ДО «ШЕВРОЛЕ-НИВА» – ПОЛГОДА | 96 |

www.zr.ru

№4
2002

За рулем

ВЕСНА.
ПОМОЙ МАШИНУ!
| 182 |

| 12 |
В ЖЕНЕВЕ ЕСТЬ ВСЕ, КРОМЕ ЕВРО

| 78 |
СЕМЕЙКА САМОУБИЙЦ

ISSN 0321-4249
04
9 770321 424021

«ГАЗЕЛЬ» НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ | 38 |

ИЖ 4x4 С КОНВЕЙЕРА | 42 |

/ДИАЛОГ
В ПЕРВУЮ СРЕДУ



БАТАЛИИ ВОКРУГ ИНСТРУМЕНТАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ

К ГАРАНТИИ – ЧЕРЕЗ СУДЫ

СУПЕРПРИЗ – ПОДПИСЧИКАМ!

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! РАЗ В МЕСЯЦ, В ПЕРВУЮ СРЕДУ ВЫ МОЖЕТЕ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) И ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 С 10 ДО 19 ЧАСОВ ОБРАТИТЬСЯ В РЕДАКЦИЮ. ВАМ ОТВЕТЯТ ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ПЕТР МЕНЬШИХ** И СОТРУДНИКИ ЖУРНАЛА

В исследовательском центре «Фольксвагена», где я был пару лет назад, в коридорах висят плакаты с интересными пожеланиями тамошним ученым. Больше всего мне понравилось «Думай быстрее – через какие-то пять лет твои сегодняшние идеи станут уже архаизмом». Представляю, что можно было бы повесить на ВАЗе (или ГАЗе): «Не торопись с идеями, производим же мы по 20–30 лет одни и те же машины, куда они (покупатели) денутся?». **ПАВЕЛ СОВЕТЧЕНКО**

С вашим мнением, Павел, трудно поспорить: гордости современный отечественный автомобиль вызвать не может. Но вряд ли руководству упомянутых вами заводов предложенный текст придется ныне по душе. Последние события привели к тому, что России могут дать десятилетний срок для альянса с ВТО в области автомобилестроения. Как мы распорядимся этим временем – вот вопрос! Если автопром будет развиваться по старому алгоритму, ваш «лозунг», увы, будет уместен... Но если общими усилиями удастся пробудить в стране элементарное чувство гордости за себя, за свою промышленность, то вполне возможно, что на том же ВАЗе и ГАЗе появятся другие слова, которым позавидует и «Фольксваген». Мы можем и умеем работать – Россия доказывала это не раз!

Не кажется ли вам, что идея техосмотров унизительна и глупа? Опыт многих стран показывает, что можно и без них успешно ездить на исправной машине. А то, что у нас сегодня, – это еще и препятствует покупке автомобилей-ветеранов, имеющих своих приверженцев. К примеру, «21-й» «Волги» или ЗАЗ-965А – они даже в идеально исправном виде честно не пройдут нынешний «инструментальный» контроль. **ИНКОГНИТО**

Не можем с вами согласиться: унизительна и глупа не сама идея техосмотров, а их организация. То, что у нас называют техническим осмотром, – очень часто всего лишь профанация. И все же отменять техосмотры ни в коем случае нельзя!

При каждом удобном случае мы с удовольствием рассматриваем раритеты типа упомянутых вами «Запорожца» или ГАЗ-21. Но что вы скажете, если обладатель подобного автомобиля «своей мечты» врежется в вашу машину или, того хуже, собьет человека? Вероятность неисправности у старых автомобилей все-таки гораздо выше, чем у остальных. А техосмотр должен быть своего рода приговором – неотвратимым, беспристрастным и, самое главное, единым для всех. Кстати, в странах Западной Европы техосмотр обязателен для всех: если в том же Париже вам попадется на глаза старенький «Рено», то ветровое стекло ветерана обязательно будет оклеено многочисленными кружочками, допускающими его к эксплуатации. О том, насколько скрупулезен ТЮВ-контроль в Германии, я уже не говорю. Так что насчет «опыта многих стран» – вы напрасно.

Категорически протестую против разделения читателей на первый и второй сорт (подписчики и не подписчики). Это несправедливо! Почему читатель, впервые подписавшийся на полгода, может выиграть авто, а читатель, покупающий в розницу все номера журнала уже много лет (я, например, с 95-го года), не может? **ЕВГЕНИЙ**

Уважая ваши доводы, позволим с ними не согласиться. Наверно, предлагая некую игру с хорошими призами, мы, как организаторы, имеем право устанавливать и правила. А они таковы: на автомобиль претендуют только подписчики, на ценные призы – все читатели из того или иного региона («Автомобиль – россыпью», ЗР, 2002, № 2).

Равноправие здесь ни при чем: мы же не называем дискриминацией саму по себе розничную торговлю! Хотя любому периодическому изданию выгоднее, чтобы его тираж расходился по подписке. Кстати, в этом, – а речь идет об устойчивом финансовом положении журнала, – должны быть заинтересованы и его читатели. Надеемся на понимание.

Мне кажется, наши заводы не стремятся выполнять свои гарантийные обязательства, да и не могут они реально контролировать, как исполняют гарантии станции техобслуживания. **ЧИТАТЕЛЬ**

Мириться с безразличием и безответственностью работников станций, надеемся, придется не вечно. Понемногу в Москве и других крупных городах ситуация меняется, прежде всего, благодаря самим потребителям, которые начинают активно бороться за свои права, в том числе через суды. Добавим, что и дилеры – владельцы СТО – все больше сталкиваются с реальной конкуренцией, и это вынуждает их повышать уровень обслуживания.

В новом КоАП РФ в 12-й главе обратил внимание на статьи, где сказано, что запрещается инструментальный техосмотр автомобилей. Как это понимать? **Б. А.**

Действительно, некоторые статьи нового КоАП РФ вступают в противоречие не только с законом «О безопасности дорожного движения», но и некоторыми международными актами, а потому в соответствии со ст. 15 Конституции РФ применяться не могут.

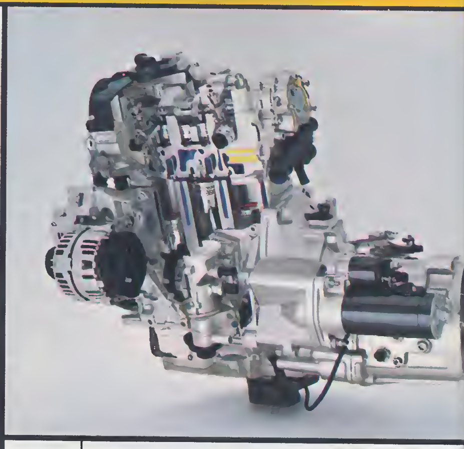
Мы рассчитываем, что до вступления нового КоАП в силу в него внесут поправки, устраняющие опасные неточности. В противном случае эти вопросы станут предметом разбирательства в Конституционном суде.

По данному поводу журнал уже выступал (ЗР, 2002, № 3, с. 12). См. также публикацию на с. 134 этого номера.

В ФЕВРАЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 122 048 ЧЕЛОВЕК.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:





34 ЯВЛЕНИЕ «ВЕЛЬ САТИСА»

70 О ПОРШНЯХ – НА ПАЛЬЦАХ



ПОДАРКИ ЧИТАТЕЛЯМ 138





ГОНКИ – БЕЗОПАСНЫЕ, КАК ФУТБОЛ **168**

МАКИЯЖ ДЛЯ «ГАЗЕЛИ» **38**

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: БМВ-CS1, «ПЕЖО RS ДАЙМОНДС», «КИА-СОРЕНТО», СААБ 9-3Х. ФОТО ФИРМ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

АВТО АДВОКАТ



На вопросы «За рулем» отвечает депутат Государственной Думы, лидер движения «Либеральная Россия» ВИКТОР ПОХМЕЛКИН.

– Виктор Валерьевич, многие знают вас как автора поправок к Кодексу об административных правонарушениях (КоАП), запрещающих эвакуаторы и баллы во временных разрешениях.

– Так получилось, что мне удалось реально противодействовать ГИБДД...

– Вы уверены, что с ней нужно воевать?

– Войны нет, есть конфликт.

– Ваша позиция в этом конфликте?

– Я исхожу из того, что, во-первых, подавляющее большинство российских автолюбителей люди небогатые, а во-вторых, автомобилисты постоянно становятся жертвой злоупотреблений со стороны власти. А раз так, то законодательство не должно вводить новых поборов и быть максимально либеральным по отношению к водителям. Моя цель – максимально защитить автомобилистов от произвола в первую очередь ГИБДД. Права и интересы этой категории граждан для меня на первом месте, а уже потом интересы государства.

– Похоже на экстремизм...

– Вовсе нет. Дело в том, что в реальности за декларируемыми интересами российского государства кроется далеко не бескорыстный расчет так называемого аппарата, бюрократии и сотрудников правоохранительных органов... У инспектора ГИБДД полномочия серьезные, а зарплата небольшая. Вот он и думает о себе больше, чем о водителях. При принятии бюджета на этот год я предложил перераспределить часть средств из 20 млрд. рублей, заложенных на нужды госаппарата, в пользу правоохранительных органов, включая ГИБДД, – поправка не прошла.

– Значит, пока будем жить с такой ГИБДД, какая есть... Но вернемся к КоАПу. Согласно ему штрафы будут взыскивать судебные приставы. Мы недавно были в одном из подразделений службы приставов-исполнителей. У каждого пристава – по нескольку сотен дел. Доходит до того, что протоколы из ГИБДД они просто выкидывают в мусорное ведро. Грядет анархия?

– По каждому такому случаю готов принять меры депутатского реагирования. По нашему запросу прокуратура обязана будет провести расследование.

– Споры идут и о соотношении глав 12 и 27 Кодекса. Глава 27 разрешает задерживать автомобили. Между тем глава 12 запрещает эвакуировать транспортное средство...

– Машину можно задержать у пикета, сотрудник ГИБДД вправе отстранить пьяного водителя и сам сесть за руль... Возможны любые варианты, кроме эвакуации. По моим сведениям, ГИБДД в этом году попытается снова узаконить эвакуаторы, но, уверяю вас, будет сделано все, чтобы эта поправка не прошла.

– Но как еще избавиться от тех, кто бросает автомобили уже и на трамвайных путях?

– Если есть крайняя необходимость, то автомобиль можно убрать с путей в любом случае. Только зачем его при этом отправлять на штрафную стоянку? Вы же знаете, сколько стоит хранение – до 3 тысяч рублей в сутки! Плюс «услуги» эвакуатора – еще 500–800 рублей.

– Скоро обещают принять закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев»...

– Мной подготовлено ко второму чтению несколько поправок, чтобы добиться простоты и автоматизма выплат. Тем, кто пострадает в аварии из-за незастрахованного лица, возмещение предполагают выплачивать не в страховой компании, а в гарантийном фонде. Надо добиваться того, чтобы это было максимально быстро и без бюрократии. Человек попал в аварию и – сразу получил деньги. Все «расследования» и выяснения – после. Сегодня же предлагается другой вариант: сначала побегай и докажи, что ты не верблюд, а потом, может, гарантийный фонд расщедрится. Кроме того, я против, чтобы из закона исключали ДТП, происшедшие вне дорог общего пользования. Почему те, кто попал в аварию на бензоколонке или во дворе дома, в дачном поселке, должны остаться без страховки? Глупость. У меня еще много поправок к этому закону.

– В прессе постоянно обсуждаются проекты правительства Москвы ввести ограничение на въезд в центр города. Юристы ЗР считают, что на местном уровне это нововведение обречено, поскольку незаконно. Есть ли подобные проекты в Думе?

– Идея не лишена смысла, скажем, в отношении грузовиков. Москва задыхается от машин. Но пока на федеральном уровне нет законов, позволяющих Москве принимать подобные ограничения.

– У журнала есть несколько предложений. Одно из них – внести поправку в закон «О защите прав потребителей», обязывающую публично, открыто отзывать некачественную продукцию. Пока что наши автозаводы прибегают к секретным внутренним предписаниям, пытаясь кулуарно отозвать брак. Между тем речь идет о дефектах, связанных с безопасностью, – об этом должны знать все. Журнал также против перекрытия дорог, применения спецномеров и «мигалок». Возможно ли оставить спецпроезд только для первого лица государства?

– А зачем президенту спецпроезд? Не надо унижать сотни людей долгим стоянием в пробках, когда ОН едет. Его безопасность вполне может сочетаться с нормальной организацией дорожного движения. В конце концов, пусть летает на вертолете. Готов внести такую поправку вместе с журналом. Публичный отзыв автомобилей тоже необходим. Давайте работать вместе. ЗР

«СИТИ-ТРАНС-2002»

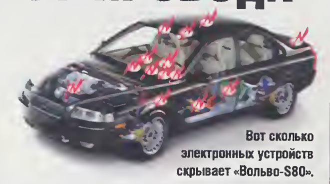


Под крышей культурно-выставочного центра в Сокольниках (Москва), который в конце зимы напоминал автобусно-троллейбусный парк, прошли две международные выставки – городского и промышленного транспорта. Минский автозавод выкатил на открытую площадку перед павильонами свои автобусы – городской, междугородный, сочлененный и со специальным оборудованием для перевозки инвалидов. А под крышей Ликинский завод демонстрировал ЛиАЗ-5256 – также с подъемником кресел-колясок. Засветились здесь и новинки, например, троллейбус ВЗТМ-5284 из Волгограда (на фото). Импортные производители представили свой общественный транспорт. Чешская «Шкода-Остров» – низкопольные троллейбус и его близнеца с дизельным мотором, а шведская «Скания» – городской 12-метровый автобус. В «парке» нашлось место и производителям комплектующих и оборудования, а также рельсового транспорта настоящего и будущего.

69-й международный автосалон в Турине, запланированный на весну этого года, не состоится из-за трудностей в автомобильной отрасли Италии. От участия в выставке отказались практически все автомобильные компании, работающие на местном рынке.

НЕПРИЯТНОСТИ ОТ ПРОВОДА

Шведский автомобильный журнал «Ви Биллагер» (Vi Billagare) обнародовал сенсационные результаты тестов автомобилей на уровень высокочастотного электромагнитного излучения в салоне. Идея эта возникла не случайно: нынешний автомобиль буквально напичкан быстродействующими компьютерами, дисплеями и требует такого же подхода, как и любая бытовая электроника. Согласно замерам, самыми «фонящими» оказались «вольво»: уровень напряженности поля в V70 – 18 микротесла, S60 – 15 мкТл, S80 – 12 мкТл. Тогда как в салоне СААБ 9-3 излучение составляет лишь 1,3 мкТл, а, например, в «Форде-Мондео» – и вовсе смешные 0,5 мкТл. В черный список вместе с «Вольво» попала и «пятерка» БМВ. Для справки: в Швеции в офисах допускается напряженность полей не выше 0,2 мкТл.



Вот сколько электронных устройств скрывает «Вольво-S80».

Обеспокоенная ущербом, который может нанести этот тест имиджу «Вольво», как самому безопасному во всех отношениях автомобилю, компания приняла решение впредь устанавливать дополнительный «массовый» кабель.



В РОССИИ ШИННЫЙ БУМ? Сразу два отечественных предприятия – Ярославский (ЯШЗ) и Кировский шинные заводы (КШЗ) договорились с крупнейшими мировыми производителями покрышек начать совместное производство. ЯШЗ обещает выпустить в текущем году полмиллиона металлокордных покрышек для легковых автомобилей по заказу «Гудьир», причем американцы займутся их реализацией и в России, и за ее пределами.

Несколько скромнее аппетиты у кировцев – они намерены произвести до конца 2002 года при поддержке финского партнера «Нокиан Тайрс» 200 тысяч шипованных шин, которые поступят на внутренний рынок под маркой «Нордмен».

И ЯШЗ и КШЗ сообщили, что в их планах значительное наращивание мощностей и расширение ассортимента выпускаемых покрышек. Подъем производства наблюдается и в отрасли в целом: в общей сложности в 2001 году в России было выпущено 33,7 млн. покрышек, что на 12,7 больше, чем годом ранее.

«ЛАДОГА» ИЗ ЗАПОРОЖЬЯ

В этом автомобиле фамильные черты семейства «Таврия» не бросаются в глаза. Однако перед нами не что иное, как псевдоседан ЗАЗ-1103 «Славута» с измененным дизайном.

– У «Ладоги» полностью новая передняя часть, – рассказал главный конструктор СП «АвтоЗАЗ-Дэу» Сергей Филиппенко. – Изменились также задний бампер и накладки порогов. Снаряженная масса при этом осталась такой же, как у «Славуты», – 830 кг. Базовый двигатель – мелитопольский МеМЗ-301 рабочим объемом 1300 см³ с системой впрыска. Инициатива создания «Ладоги» принадлежит ОАО «Автосельхозмашхолдинг». Предполагается, что ее будут собирать российские предприятия, охваченные проектом «Мишка».

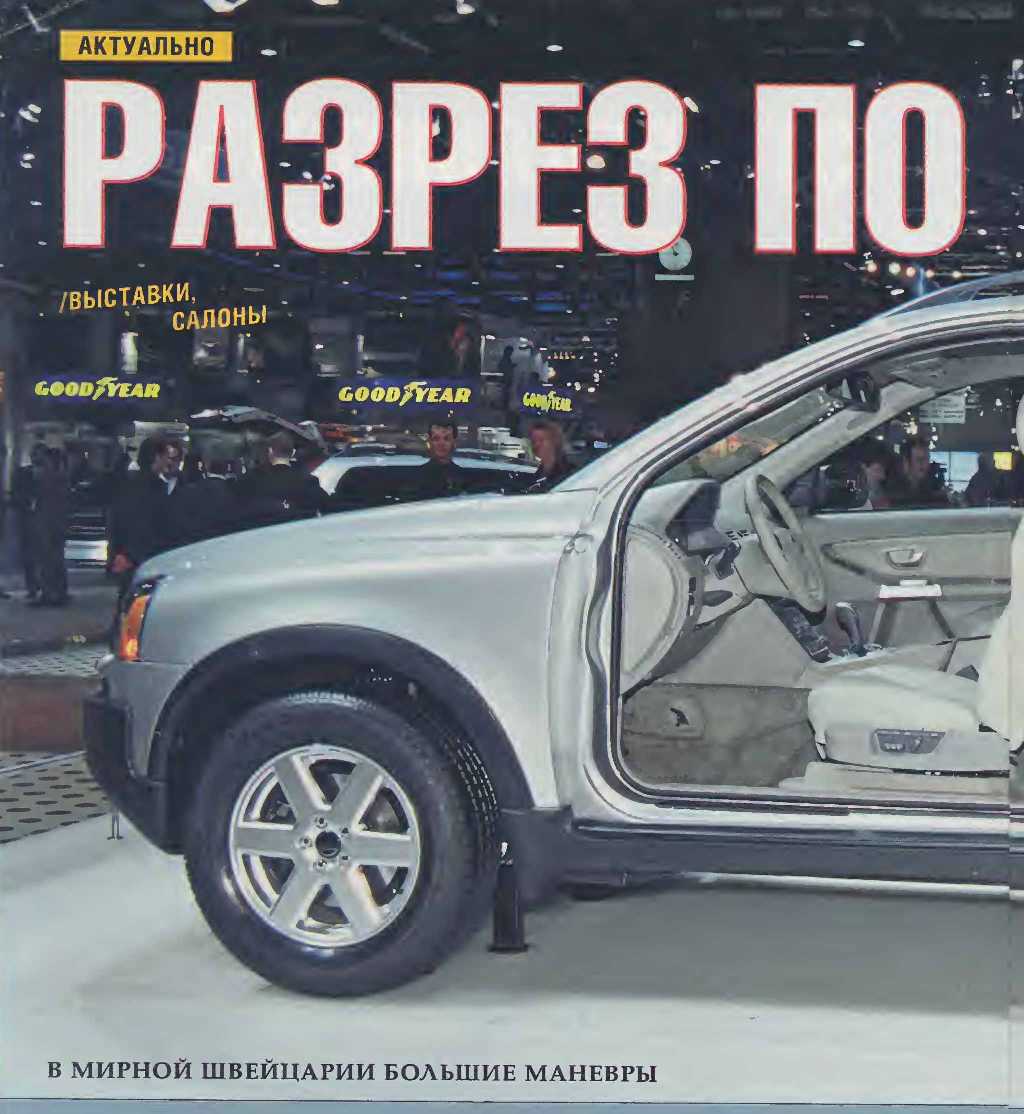


«ОКА» – СЕСТРА «БЛЕЙЗЕРА»?

На производственных площадях ПО «ЕлАЗ» (Елабуга, Татарстан) предполагается наладить выпуск микролитражки «Ока». Причем не обычной, а с двигателем Мелитопольского моторного завода. Об этом сейчас ведут переговоры руководители завода микролитражных автомобилей АО «КамАЗ» (Набережные Челны), МеМЗ (Мелитополь) и ЕлАЗа. Украинские силовые агрегаты требуют основательной адаптации к микролитражке, а сделать это в условиях конвейера в Набережных Челнах довольно сложно; на ЕлАЗе же есть и свободные площади, и оборудование, и обученный персонал. Пока речь идет об отверточной сборке 5 тыс. микролитражек «Ока» в год. Производство может начаться уже через несколько месяцев.

РАЗРЕЗ ПО

/ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ



В МИРНОЙ ШВЕЙЦАРИИ БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

Вспыхнули софиты, стендисты торопливо снимают с машин чехлы и смахивают с блестящих кузовов последние пылинки. Нарядные девушки, вооружившись очаровательными улыбками, заняли места за стойками. Все готово к началу весенней кампании – 72-го Женевского автосалона.

Почти на две недели выставочный комплекс «Пальэкспо» отдан автомобильным армиям. В авангарде транснациональных колонн – новинки. Они, как запруда, первыми тормозят бурную разноязычную реку посетителей.

МЫ С ВАМИ ГДЕ-ТО ВСТРЕЧАЛИСЬ

Самый простой способ выковать «гвоздь» экспозиции – изменить лицо популярного автомобиля. Внесите лишь несколько штрихов – иные фары, бамперы, облицовка радиатора, – и публика увидит свежий, ненадоевший «фейс». Так поступили дизайне-

НЕЙТРАЛИ



СПЕЦЭФФЕКТ

Одним из самых громких событий женевского шоу стало представление автомобиля… которого никто не видел. Фирма «Мерседес-Бенц» довела искусство салонных презентаций до совершенства. Роскошный отполированный кабриолет начала 30-х, негромкая музыка, эффектные девушки, шампанское и… сильно тонированное стекло, за которым едва видны контуры того, что назвали легендарным именем «Майбах». Невольно закрадывалась мысль: а может, это голограмма или какой-нибудь невиданный еще компьютерный эффект?

Фирма распространила фотографии шикарного седана с 550-сильным V 12, но даже на живой силовой агрегат посмотреть не удалось. Ну что ж, подождем до Парижского салона…



«Субару-Форестер» 2002 года: потренируйте наблюдательность, находя отличия от предыдущей модели.



«КИА-Соренто» наверняка приживется в России. Особенно топ-версия с 3,5-литровой 195-сильной «шестеркой».

ры «Субару», сделав аморфную внешность «Форестера» более спортивной, в стиле «Легаси» и «Импрезы».

Новый мотор, тем более модификация с иным кузовом, тоже неплохой способ привлечь интерес. Найти внешние отличия нынешнего «Сузуки-Альто» от предыдущего – задача не из легких. Изюминка под капотом: новый 1,1-литровый

На «Сузуки-Лиана седан» будут устанавливать моторы 1,3 и 1,6 л. Полноприводную версию укомплектуют самым мощным – 76 кВт/103 л. с.

двигатель мощностью 46 кВт/63 л. с. Но основное внимание японская фирма привлекла неожиданной даже для специалистов премьерой – седаном на базе уже известной «Лианы» с высоким универсальным кузовом. Правда, на второй день симпатичные машинки загадочно исчезли со стенда – чтобы подогреть интерес?

«Мазда» отметилась «шестеркой»-универсалом: просторные грузопассажирские автомобили по-прежнему писк моды. Но, чтобы «сарай» приняли благосклонно, он должен быть еще и изящным, и быстрым. «Мазда-6SW» обладает этими качествами. Недаром аббревиатурой SW производители кодируют теперь не банальный «стэйшн вэгон», а «спорт вэгон» («Мазда-6»), «стрит вэгон» («Пежо-206») и даже «скай вэгон» («Пежо-307»). Кстати, французские универсалы, показанные прошлой осенью в качестве прототипов, уже стали серийными.

«Феррари», не часто балующая новинками, к началу сезона формулы 1 напомнила о себе моделью «575M Маранелло». По сути, это 550-я с измененной отделкой, «раздутым» до 5,75 л мотором и шестиступенчатой коробкой передач, управляемой, как у болидов, кнопками на руле. «Промоушн» машине, обворожительно улыбаясь в объек-



«Гелендеваген» с удлиненной базой и откидной крышей от фирмы «Баур». Не о российских ли клиентах думали немецкие умельцы?



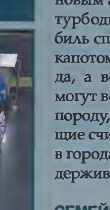
«Мазда-6SW» – один из наиболее элегантных универсалов, показанных в Женеве.



Индийская фирма «Тата» уже не первый год удивляет пресыщенных европейцев. На сей раз – концептуальным мини-вэном «Индива», созданным совместно с итальянским институтом IDEA.

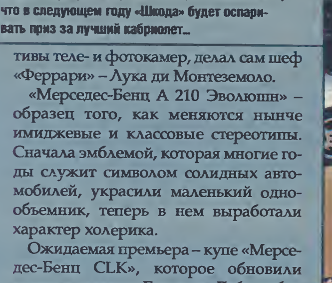


Самый молодой жеребец из прославленной конюшни – «Феррари-575М Маранелло»: 12 цилиндров, 515 «лошадей», 325 км/ч.



Купе «Тудор» – пока концепт-кар на платформе седана «Суперб». Еще один шаг, и не исключено, что в следующем году «Шкода» будет оспаривать приз за лучший кабриолет...

... а в 2002-м таковым признали британский MG-TF. Похоже, былая слава марки возрождается.



тивы теле- и фотокамер, делал сам шеф «Феррари» – Лука ди Монтеземоло.

«Мерседес-Бенц А 210 Эволюшн» – образец того, как меняются нынче имиджевые и классовые стереотипы. Сначала эмблемой, которая многие годы служит символом солидных автомобилей, украсили маленький однообъемник, теперь в нем выработали характер холерика.

Ожидаемая премьера – купе «Мерседес-Бенц CLK», которое обновили вслед за седаном Е-класса. Дабы событие не показалось пресным, гамму двигателей дополнили 5-литровым бензиновым агрегатом и даже 2,7-литровым турбодизелем. Элегантный автомобиль спортивного стиля с дизелем под капотом – не конструкторская причуда, а веяние времени. Консерваторы могут ворчать, что такой мотор портит породу, но многие европейцы, умеющие считать деньги и привыкшие даже в городах дышать полной грудью, придерживаются иного мнения.

СЕМЕЙНЫЙ ПОДРЯД

Чтобы порадовать покупателей новинкой, мощным концернам вовсе не обязательно рисовать ее с чистого листа. Привлекая главные силы и потенциал союзников – дочерних компаний, умело меняя косметику, тасуя колоду платформ и моторов, можно создать удачную вариацию на серийную тему, а по сути – новую модель. Плоды такой селекции зреют быстро да и обходятся дешевле. Универсал «Форд-Фьюжн» выращен из дебютировавшей осенью



По динамическим характеристикам (максималка – 203 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,9 с) «Мерседес-Бенц А210 Эволюшн» близок к модели «С200 Спортс Купе».

Элегантный «Мерседес-Бенц CLK» скучал только в неурочные часы: с открытием салона здесь собирались длинные очереди желающих присесть за руль.



Под капот уютного «Форда-Фьюжн» будут ставить бензиновые моторы 1.4 и 1.6 л и, конечно, дизель 50 кВт/68 л. с., знакомые по модели «Фиеста».

«Опель-Вектра» оказался нефотогеничен: «живой» автомобиль в новом транснациональном стиле «Джи-3м» выглядит гораздо лучше.

НА ПЕРЕКРЕСТКЕ

Постояв минут десять на пересечении оживленных женевских улиц, можно увидеть несколько «ягуаров» и «порше», «Бентли», «Астон-Мартин» и пару «мерседесов» S-класса предыдущего поколения, служащих… в такси.

Большинство машин, конечно, более дешевые, но… Вот породисто пророкотал холеный «Феррари» начала 60-х или его более скромный, но не менее ухоженный ровесник – британский «Триумф». Им прощают не только вызывающий рык, но и несоответствие экологическим требованиям. Ведь ежедневно «коптить» на работу на раритете никто не будет, а для чистого, нарядного города машины-ветераны – украшение.

«Фиесты». Довольно вместительный автомобиль, видимо, займет в широкой линейке транснационального концерна место между «Фиестой» и «Фокусом».

Впрочем, такой прием помогает не всегда. Если машина устарела (а сегодня даже пятилетка для массовых моделей – критический срок), нужны радикальные меры. На новом «Опеле-Вектра» от предшественника – только двигатели серии ЭКОТЕК. Кузов вырос во всех измерениях и благодаря легкосплавным элементам стал заметно легче. Полностью переработана подвеска, система стабилизации умеет не только подтормаживать колеса в повороте, но



Концептуальный универсал «Карат» – сюрприз от ВАЗа. Внутрь заглянуть не удалось… Новинка приятно разбавила скучноватый ряд ВАЗ-2110 и «Нивы».

и при необходимости ускорит автомобиль. А еще у «Вектры» – сложнейший климат-контроль и… более низкая, чем у предшественницы, цена.

Альянс «Фольксвагена», «Ауди» и примкнувших к ним «Шкоды» и СЕАТа успешно трудится над постройкой «межклассовых» моделей. Вы приверженец марки «Фольксваген», но доросли до более представительной машины? Извольте, для вас – новейший «Фаэтон». «Народный» седан всего на пол-, а может, и на четверть ступеньки ниже флагмана концерна «Ауди-А8».

В борьбе за покупателя хороши все средства, особенно союзы с конкурентами. У итало-французских мини-вэнов второго поколения – «ФИАТ-Улисс», «Лянча-Федра», «Пежо-807» и «Ситроен-С8» не только общая платформа, но и родина: они выходят из

Роскошный салон, двигатели мощностью 177 кВт/241 л. с. и 309 кВт/420 л. с. несомненно заинтересуют тех, кто присматривается к представительским авто. Однако не покажется ли им «Фольксваген-Фаэтон» разросшимся «Пассатом»?



Прототип «Матра-m72». По мнению инженеров французской фирмы, будущее компактного транспортного средства решит «встреча мотоцикла и автомобиля». Двигатель 0,75 л мощностью 37 кВт/50 л. с., бесступенчатая трансмиссия, дисковые тормоза на всех колесах и масса всего 430 кг.



Из итало-французской четверки мини-взнов самая запоминающаяся – «Лянча-Федра». Кстати, лишь у нее оригинальные, не такие, как у остальных, приборы.



Какой Женевский салон без «Ринспида»! Игра швейцарских умов – двухместный автомобильчик, который нажатием кнопки на брелоке можно раздвинуть до четырехместного.

Фирма «Пежо», как и «Мерседес-Бенц», считает, что спортивный автомобиль и дизель – «вещи совместные». Двигатель «RC Даймондс» развивает 129 кВт/175 л. с.

ворот одного завода.

Тем не менее, у каждой свое лицо, так что поклонники всех четырех марок будут не в обиде.

ПОНЕДЕЛЬНИК НАЧИНАЕТСЯ В СУББОТУ

Концепт-каров на любом салоне едва ли не больше, чем серийных новинок. На стенде «Пежо» блистали два купе с общей аббревиатурой RC и собственными именами. Алый автомобиль назвали «Даймондс» (бубновый), а черный – «Спайдс» (пиковый). Под элегантными кузовами вполне земная начинка: пики козыряют бензиновым 2-литровым двигателем, а туз бубен – необычный для спортивного прототипа 2,2-литровый дизель.

Судя по прототипу «Рено-Эспас», французы планомерно приводят фирменную стилистику к общему знаменателю. Популярный мини-вэн следующего поколения позаимствует немного у «Авантайма», чуть-чуть у «Вель Сатиса»... и потому будет безошибочно узнаваем.

САAБ, привезя в Женеву из Детройта вторую редакцию купе-родстера-пикапа-универсала под индексом 9-3X (первую звали 9-X), похоже, намекает: серийная машина не за горами.

БМВ-CS1 (фото – на обложке), ставший одним из самых мощных магнитов женевского шоу, – видимо, шаг на пути к младшим сериям (формально дебютант попадает в «гольф-класс»). Для показа в весенней Швейцарии выбран родстер: здесь открытые кузова всегда привлекают повышенное внимание. Серийный первенец, скорее всего, будет более практичным купе или хэтчбеком, но, безусловно, сохранит систему i-drive, заимствованную с шикарного седана 7-й серии.

После путешествия по другим салонам некоторые экспонаты найдут последнее пристанище в дальних углах заводских дизайн-центров, но большинство новинок совсем скоро появятся в автосалонах. Тогда-то между автомобильными армиями и начнется главное сражение – за сердца и кошельки покупателей... ЗР

Создавая концептуальный «Рено-Эспас» в новом фирменном стиле, дизайнеры помнили о преемственности с предыдущими мини-вэнами «Рено».



/ТЕСТ

«КЛИОстроФАБИЯ»

НЕ КОМПЛЕКСУЙТЕ, ВЫБИРАЯ МАЛЫША

Clio 1.6 16V

«Рено-Клио» дебютировал в 1990 году, второе поколение было представлено на Женевском салоне 1998 года, а в прошлом году обновлено. Переднеприводный автомобиль выпускается с кузовами трех- или пятидверный хэтчбек . Оснащается бензиновыми двигателями объемом 1,2; 1,4; 1.6; 2,0 л и дизельными 1,9 л различной мощности.





Пятидверный хэтчбек «Шкода-Фабия» представлен во Франкфурте в 1999 году. Год спустя появились седан и универсал. Привод – передний, силовые агрегаты – бензиновые 1,0; 1,4 (четыре мотора); 2,0 л или дизельные (объемом 1,9 л) различной степени форсировки.







46 «НИВЕ» – ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

54 АВТОБУСОМ ДО СХОДНИ ДОЕЗЖАЕМ...

50 ФИАТ НА ВСЕ СЛУЧАИ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Недавно мы знакомили читателей с новым хэтчбеком «Рено-Клио» (ЗР, 2001, № 9), предназначенным, в отличие от седана «Клио Символ», исключительно для Европы. Тогда не верилось, что этот автомобиль скоро появится в России.

В отличие от турецкого собрата, «Клио II» отнюдь не дешев. С ценой 14 500 у. е. он легко вторгается в более популярные у нас классы машин. Дилеры предлагают одну из самых дорогих версий маленького хэтчбека, наиболее полно оснащенную дополнительным оборудованием. Полный электропакет, кондиционер, АБС, магнитола, передние и боковые подушки безопасности, люк с электроприводом, бортовой компьютер, противотуманные фары и множество других «мелочей», устанавливаемых, как правило, за дополнительную плату, здесь входят в базовую комплектацию. Маркетологи компании считают, что подобный подход придется по вкусу молодым клиентам, предпочитающим динамичный стиль жизни (богатая, видно, у французов молодежь).

Итак, «инициатор» теста – трехдверный «Рено-Клио» в модификации «Динамик»: двигатель – 1,6 л, 110 л. с. Ему в пару подбираем конкурента-одноклассника из числа популярных у нас – «Шкоду-Фабия». Но ориентироваться будем не на комплектацию «Классик» – она много дешевле: $9500–10 000. Со стосильным «фольксвагеновским» двигателем, электрическими стеклоподъемниками и центральным замком, кондиционером, АБС, противобуксовочной системой ASR, задними дисковыми тормозами, да еще в версиях «Комфорт» или «Элеганс», цена «Шкоды» возрастает до 13 500–14 000 «зеленых» и почти сравнивается с «французом». Характерно, что «Фабию» в такой комплектации позиционируют примерно с теми же рассуждениями о комфорте и динамичной жизни. А раз так, то, сделав небольшую поправку на разное число дверей, начнем знакомиться ближе.

МУЗЫ ФОРМ

Компактным моделям у нас принято отводить роль женских – дескать, на настоящую езду они не способны. Глядя на стильный динамичный силуэт «Клио», понимаешь, что мужского начала в этом автомобиле предостаточно. Крепыш на больших пятнадцатидюймовых колесах сделан не только для прекрасной половины человечества. Конечно, до «Клио Спорт» еще далеко, но нотки индивидуальности «звучат».

В интерьере дорогие материалы обивок и мягкий пластик удачно сочетаются с рельефными сиденьями, насыщенной центральной консолью и удобной комбинацией приборов. С автомобилем быстро находишь общий язык, пропитываешься стилем дизайнерских решений. Водителю здесь удобно – большие диапазоны регулировок сидений и обшитой кожей баранки позволяют усесться так, как хочется. Сервоприводы и «крутилки» всегда оказываются под рукой – они расположены логично и функционально. Правда, есть ощущение некоторой стесненности: крыша с выступающим швом люка «давит» на голову, а если рядом сел пассажир, манипулировать рычагом коробки передач уже не так удобно. Колени задних пассажиров упираются в спинки передних сидений, а крыша стильно ниспадает… едва ли не на макушку.

«Фабия», возможно, выглядит не столь выразительно. Создатели отдали предпочтение рациональности, выбрав модный стиль «унисекс», одинаково приемлемый для всех. Действительно, чешское авто подкупает продуманностью: здесь главное – удобство и комфорт. Правда, на первый взгляд, внутри пустовато: небогатая палитра цветов, скуповаты передняя панель и центральная консоль. На фоне стильного «Клио» «Фабия» – сама скромность. Тем не менее, необходимое находишь быстро, а некоторые детали здесь даже более выигрышны. Неважно, например, сколько человек в машине – вы легко усаживаетесь на водительском сиденье так, как хочется, без поправок на зимнюю одежду. Появилось несколько «лишних» сан-

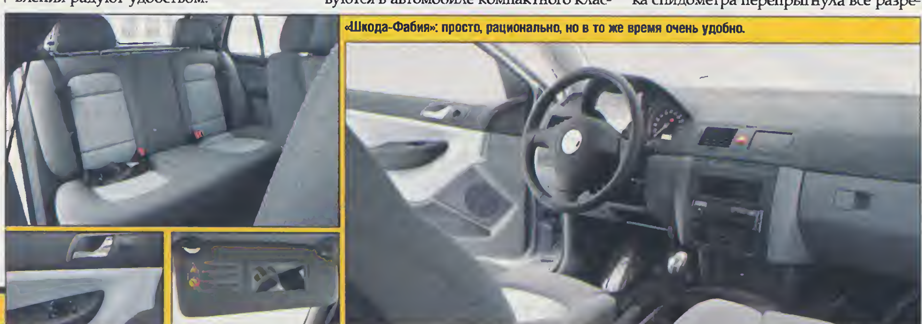
«Рено-Клио»: прежде всего это стильность дизайнерских решений.

тиметров над головой – и уже можно воспользоваться регулировкой сиденья по вертикали или отъехать назад так, что до педалей не дотянешься. Далековата баранка? Выдвиньте ее на себя: в отличие от «француза», конструкторы позаботились и об этом. Сиденья надежно фиксируют тело, а органы управления радуют удобством.

Что предпочесть – вопрос деликатный, решается он индивидуально, но задним пассажирам «Шкоды» удобнее во всех отношениях, и дело не только в числе дверей.

МАГИЯ СТА ЛОШАДЕЙ

Всего-то 110 сил, но как же они чувствуются в автомобиле компактного класса. Здесь уже ни на секунду не усомнишься в предназначении «Рено-Клио». Словно выталкиваемый мощной пружиной, он выстреливает со светофоров, легко укладывая на лопатки более могучих с виду соперников. По-французски короткая первая передача, затем более «гибкие» вторая, третья. Вот уже стрелка спидометра перепрыгнула все разре-



«Шкода-Фабия»: просто, рационально, но в то же время очень удобно.







шительные отметки, а ему дела нет – шустрый и динамичный проныра едет все быстрее и быстрее. Двигатель удивляет эластичностью: можно при 1000 об/мин включить пятую – мотор, недовольно урча, примется разгонять автомобиль. Примерно на 2000 об/мин нотки недовольства сменятся басовитым рыком и «Клио» превратится в упругий каучуковый мячик: мгновенный «отскок» на все команды водителя.

Плотные, временами даже жесткие подвески надежно демпфируют большинство неровностей. Конечно, на серьезных препятствиях чувствуется их европейское предназначение и машина норовит лязгнуть ограничителями, но в целом никаких проблем. Хороша и управляемость: быстрые реакции, небольшие крены кузова и высокие сцепные свойства шин делают вас владельцем чуткого и точного инструмента, позволяющего насладиться результатами «совместного» ездового творчества. Разве что двигатель на высоких оборотах шумноват, да не всегда сама собой входит нужная передача.

«Шкода-Фабия», в отличие от «Клио», не рвется в члены «бойцовского клуба». Азарт водителя она охлаждает вяловатым на низких оборотах мотором. Разница всего-то двести «кубиков» рабочего объема и девять лошадиных сил, но насколько ленивее едет эта машина, пока стрелка тахометра не достигнет 2500–3000 об/мин. Только тут двигатель «просыпается» и начинает активнее реагировать на педаль газа. В общем, эти сто «лошадей» везут вас уже не столь азартно.

А вот подвески «Фабии» не подкачали. Даже на фоне спортивно-мускулистого «Рено», «Шкода» выглядит очень достойно. Автомобиль не столь жестко потряхивает своих седоков, позволяя насладиться комфортом. Не любит он лишь всевозможную «мелочь», слишком шумно передавая ее на кузов. Пожалуй, и в управлении «Фабия» более универсальна. В настройках шасси нет азарта, присущего «французу», но реакции машины надежны, понятны и очень стабильны. При быстрой же езде «Шкоде» уже немного не хватает четкости реакций, растут крены кузова. Словом, «Фабия» недвусмысленно дает понять, что езда «на грани» – не ее амплуа. Но станьте немного снисходительнее – вы вновь получите комфортабельный и удобный автомобиль.

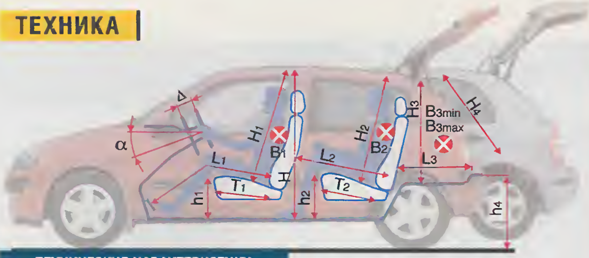
ЧТО ЖЕ ВЫБРАТЬ?

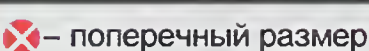
Машины разные – их не может сблизить ни цена, ни разнообразие опций.











ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (данные производителей)

	«Рено-Клио»	«Шкода-Фабия»
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Число мест	5	5
Снаряженная масса, кг	1030	1065
Полная масса, кг	1515	1580
Размеры, мм:		
длина	3812	3960
ширина	1639	1645
высота, мм	1417	1450
База, мм	2472	2462
Колея, мм: спереди/сзади	1392/1372	1435/1425
Дорожный просвет, мм	130	135
Объем багажника, л	255/1035	260/1015
Максимальная скорость, км/ч	193	185
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	11,5
Радиус поворота, м	5,5	5,25
Расход топлива, л/100 км шоссе/город	5,6/9,3	5,6/9,1
Запас топлива, л	50	45
Топливо	АИ-95	АИ-95
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди, поперечно	
Число цилиндров/клапанов	4/16	4/16
Рабочий объем, см^3	1598	1390
Диам. цил. x ход поршня, мм	79,5x80,5	76,5x75,6
Степень сжатия	10,0	10,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	79/110 5750	74/101 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 3750	126 4400
ТРАНСМИССИЯ		
Привод	на переднюю ось	
Коробка передач	механическая пятиступенчатая	
Передачи	I–3,36; II–1,86; III–1,32; IV–1,03; V–0,82; з.х.–3,55	I–3,46; II–2,10; III–1,43; IV–1,08; V–0,89; з.х.–3,18
Главная передача	4,07	3,88
ПОДВЕСКА		
	с цилиндрическими пружинами, гидравлическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости	
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	Н-образная балка (полузависимая)	Н-образная балка
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ		
	реечное с электроусилителем	
ТОРМОЗА		
	гидравлические с АБС и электронным распределением усилий	гидравлические с АБС
спереди	дисковые вентилируемые	
сзади	барабанные	дисковые
ШИНЫ		
	185/55R15	185/60R14

РАЗМЕРЫ САЛОНА И БАГАЖНИКА

	«Рено-Клио»	«Шкода-Фабия»
L_1	845–1045	825–1055
L_2	535–755	605–840
H_1	955	1010
H_2	910	935
B_1	1340	1338
B_2	1340	1335
T_1	480	510
T_2	450	485
h_1	280	303
h_2	345	385
H	1137	1190
α, град	28–34	21–26
L_3	635	675
H_3	830	842
$B_{3\,min}$	980	980
$B_{3\,max}$	1130	1245
H_4	715	800
h_4	660	658
Δ	–	40



«Рено-Клио» – это прежде всего удовольствие от езды. Быстрый и темпераментный, он «агитирует» за такой же стиль жизни – эмоциональный, но очень индивидуальный. Вряд ли подобный автомобиль станет первым в семье. Скорее всего, он появится потом, когда захочется чего-нибудь экстравагантного для себя, любимого, или любимой. Кстати, есть аналогичная комплектация с «автоматом» и двигателем 98 л. с.

«Шкода-Фабия» – автомобиль удобный для всех. На нем комфортно ездить на работу, на дачу, куда угодно, вот только адреналина вы будете получать несколько меньше. ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИЮ «АВТОФРАМОС» И ФИРМУ «ПЕЛИКАН АВТО» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ.



САГА

КАКОЙ ОН,

динамические качества автомобиля оказались высокими, а неудовлетворительные плавность хода и управляемость в те годы были нормой для «спорт-ютилити». Впрочем, проходимость «Джипа-Чероки» достойна марки. На нее работал не только тяговитый двигатель, но и небольшая масса, короткая база и солидный дорожный просвет. И все же ни один, даже самый удачный автомобиль не вечен. Хотя модернизация 1997 года немного освежила машину внешне, а новый салон помог привлечь покупателей, было очевидно – дни «Чероки» сочтены. С появлением целого класса «паркетных» вседорожников его комфорт и управляемость стали архаичными. Так что замена поспела вовремя.

ИМИДЖ – ВСЕ?

Грубый рубленый стиль прежнего «Чероки» остался в прошлом. Нынешний автомобиль роднит с ним только семь фирменных вертикальных прорезей в облицовке радиатора и угловатые выступающие колесные арки. «Мужественнее «Джипа» может выглядеть лишь «Хаммер», – говорили о прежней машине. Теперь же водителю больше не требуется носить высокие армейские ботинки, ковбойскую рубаху и обладать легкой небритостью, чтобы соответствовать имиджу автомобиля. За рулем нынешней машины можно представить и интеллигента в очках, и даже даму с семейством... Но если для определенной категории водителей «Чероки» потерян навсегда, кого-то он, несомненно, порадует.

В первую очередь, изрядно возросшим внутренним объемом. Высота машины увеличилась почти на 200 мм, ширина на 30 мм, база на 75 мм, а длина на 240 мм. Правда, прирост длины в основном обеспечило запасное колесо, которое переместилось из багажника наружу, на пятую дверь. На деле же объем багажника даже чуть меньше, чем у старого «Чероки». Зато салон основательно раздался во всех направлениях: если посадка водителя и переднего пассажира в прежней машине была совершенно

Jeep CHEROKEE 3.7L

«Джип–Чероки» (для Северной Америки «Джип–Либерти») дебютировал на Детройтском автосалоне 2001 года. Его предшественник с минимальными изменениями продержался на конвейере 18 (!) лет. Новый «Чероки» предлагается только с пятидверным кузовом. Вариантов двигателей для европейского рынка три: бензиновые 2,4 и 3,7 л и турбодизель 2,5 л, причем наиболее мощный шестицилиндровый мотор поставляется только с автоматической коробкой передач. Цена в России $27–37 тыс.

ТЕКСТ, ФОТО / АНАТОЛИЙ ФОМИН

ИСТОРИЯ «ЧЕРОКИ»

«Джип-Чероки» обязан своим названием индейскому племени. Он появился в 1983 году, хотя консервативная внешность предполагает даже более солидный возраст. Компактный, легкий, мощный вседорожник объединил в конструкции доселе несовместимое: несущий кузов и зависимую подвеску (пружинную спереди и рессорную сзади). Лонжероны оказались достаточно прочными, чтобы обеспечить необходимую жесткость кузову, и одновременно позволили сделать его легче и ниже. С мощным четырехлитровым мотором

О НАСТОЯЩЕМ ИНДЕЙЦЕ

НОВЫЙ «ЧЕРОКИ»?



«легковой», то теперь она, как полагается у машин такого класса, – «высоко сижу, далеко гляжу». Про заднее сиденье и говорить нечего – разница просто огромная. На прежнем «Чероки» это была просто лавочка (пусть даже обшитая кожей) со спинкой, едва доходившей до лопаток. Теперь – полноценное сиденье на троих с подголовниками. Садиться назад не слишком удобно, мешает выступающая ниша заднего колеса. Правда, к чести конструкторов, дверь теперь открывается вместе с частью отбортовки колесной ниши и не приходится протирать одеждой машину.

ДОРОГОЙ ДЛИННОЮ

В городе оценить ходовые качества сложно – надежные тормоза и удобные наружные зеркала часто важнее динамики и управляемости. На трассе новый «Чероки» выглядит достойно: двигателя почти не слышно, аэродинамические шумы неплохо подавлены, зуд шин не донимает. Алгоритм автоматической коробки передач выдержан в американском стиле – мягкая работа гидротрансформатора и не слишком торопливая реакция на подачу газа. Но при размашистой амплитуде действий педалью акселератора проблем не возникает, напротив, даже радует, что коробка не воспринимает еле заметные движения правой ноги как приказ очертя голову бросаться вперед. Динамика машины, несомненно, хороша, но нельзя сказать, что новая V-образная «шестерка» по всем параметрам превосходит старую рядную. Потеря 300 «кубиков» рабочего объема едва компенсируется 25 «лишними» лошадиными силами.



По сравнению с предшественником «Джип-Чероки» тяжелее на 200 кг, которые, безусловно, сказались на разгонной динамике. К тому же он весит даже больше своего старшего «брата» «Джипа-Гран Чероки». Несмотря на это, в городе новый «Джип» немного экономичнее старого – 15–17 л/100 км. Если же вспомнить об изрядно подросшей высоте и не слишком обтекаемой форме машины, то не приходится удивляться расходу на трассе 12,5–13 л/100 км. А это ничуть не меньше, чем у прежнего «Чероки».

ГЛАВНОЕ – РУЛЬ

Нет, не то, что он кожаный с роскошными спицами под нержавейку и множеством кнопочек круиз-контроля. Дело в том, что у «Чероки» появилась независимая подвеска передних колес и реечный рулевой механизм. Результат не заставил себя ждать – улучшилась чувствительность при небольших углах поворота баранки. Теперь «Джип» управляется не хуже легковой машины: о том, что он способен ездить не только по асфальтовым дорогам, напоминает лишь высокая посадка и немного замедленные реакции. Даже крены не сильнее, чем у легковых автомобилей, но это уже заслуга подвески.

ПЕРЕСЕЧЕННАЯ МЕСТНОСТЬ

Не секрет, многие современные вседорожники заслуживают сочетания «так называемые». Мизерные ходы подвески, дорожные шины и маленький клиренс свели на нет главные преимущества полного привода. К счастью, этого нельзя сказать о «Чероки». У него достаточно козырей для бездорожья. Раздаточная коробка с межосевым дифференциалом «Селект-Трак» оснащена блокировкой и пониженной передачей с числом 2,72 – это позволяет автомобилю ползти по камням со скоростью престарелого пешехода. Кстати, управление раздаточной коробкой в «джиповских» традициях – механическое, одним рычагом. Алгоритм не совсем обычен, сразу за положением «2» (задний привод) следует «4 Part-Time» – с заблокированным дифференциалом и лишь потом «4 Full-Time» с разблокированным. Если учесть, что большинство водителей о полном приводе вспоми-



+

Мощный тяговитый двигатель, плавно работающая коробка передач, точное рулевое управление, наличие межосевого дифференциала, хорошая проходимость, удобный багажный отсек, комфортабельный салон.

–

Большой расход топлива, высокая цена, у модели с четырехцилиндровым двигателем нет межосевого дифференциала.

нает лишь застряв, в такой схеме есть логика: в грязи межосевой дифференциал – плохой помощник.

Независимая передняя подвеска имеет довольно большой ход, но на бездорожье это преимущество не сработает. После того, как она сожмется на 65 мм, веса автомобиля становится недостаточно – дальнейший ход только «динамический». Кроме того, передняя подвеска проштрафилась и по дорожному просвету – под ней всего 185 мм. Зато зависимая балка сзади отдувается на «пересеченке» по полной программе, обеспечивая полных 270 (!) мм хода. Неплохо проявили себя и шины «Гудьир-Рэнглер S4», оказавшиеся не только бесшумными на асфальте, но и неплохими «гребцами» в рыхлом снегу и на оттаявшей мотокроссовой трассе. Там же обнаружилось, что геометрической проходимости «Чероки» вполне достаточно даже для неторопливого переезда через трамплины, а самоблокирующийся задний дифференциал начинает помогать карабкаться вверх, лишь когда буксующее колесо встречает хоть какое-то сопротивление. Если колесо вывесилось или стоит на льду, дифференциалу приходится пособлять ручником.

Вид «Чероки» снизу внушает уважение – единственной уязвимой (и то с оговоркой) деталью можно считать промежуточный глушитель, а все остальное надежно прикрыто металлическими накладками.

НАСТОЯЩИЙ ИНДЕЕЦ?

Редкий школьник не читал рассказов Фенимора Купера. Образы гордых и отважных коренных жителей Америки, жестоко притесняемых бледнолицыми завоевателями, западали в сердце. Действительность же оказалась куда прозаичнее. Когда автору довелось побывать в Америке и увидеть индейскую резервацию своими глазами, все оказалось по-другому. Нет, индейцы не стали блондинами, но их образ жизни развеет радужные иллюзии – все заботы о благополучии коренных народностей пошли прахом. Даже купленный за двадцать долларов керамический чайник с росписью в индейских мотивах, когда отклеилась этикетка, оказался китайским.

Вы еще хотите видеть настоящего индейца? Признайтесь, ведь вам куда ближе его образ из книг Купера. Так и старый «Чероки» стал слишком груб и неуклюж для современного мира. Главное – удобство в реальной жизни, и здесь между нынешним и прежним «Джипом-Чероки» лежит внушительная дистанция. ЗР



JEEP CHEROKEE LIMITED 3,7V6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1866 кг; полная масса – 2540 кг; максимальная скорость – 180 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 10,0 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 19,5; 11,8 л/100 км; запас топлива – 70 л; топливо – неэтилированный бензин АИ-91. **КОНСТРУКЦИЯ:** несущий пятидверный кузов. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина – 4496; ширина – 1819; высота – 1866; база – 2649; колея спереди/сзади – 1524/1518; дорожный просвет – 198; объем багажника – 909/1951 л; радиус поворота – 5,5 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, V-образный, шестицилиндровый, с двумя клапанами на цилиндр, по одному распредвалу в каждой головке; рабочий объем – 3700 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 93,0х90,8 мм; степень сжатия – 9,1; мощность – 155 кВт/210 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 312 Н·м при 3800 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** подключенный привод на передние колеса с межосевым блокируемым дифференциалом; коробка передач – автоматическая шестиступенчатая; передаточные числа: I – 3,00; II – 1,67; III – 1,00; IV – 0,75; з. х. – 2,39; главная передача – 3,73; раздаточная коробка: I – 1,00; II – 2,72. **ПОДВЕСКА:** на пружинах со стабилизаторами поперечной устойчивости; спереди – независимая на двойных поперечных рычагах, сзади – зависимая на продольных рычагах, с треугольным центральным рычагом. **ТОРМОЗА:** спереди – вентилируемые дисковые, сзади – барабанные, с усилителем и АБС. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 235/70R16.



Украшение интерьера – вставки из нержавейки.





РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЗАО «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР РУС» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ФЛАГМАН /МОДИФИКАЦИЯ

«СИТРОЕН-С5» ОБЗАВЕЛСЯ КУЗОВОМ «БРИК»

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Самый престижный из «ситроенов» – модель С5 (ЗР, 2001, № 9). Напоминая силуэтом солидный седан бизнес-класса, он, однако, имеет практичный пятидверный кузов хэтчбек. Недавно в России начались продажи вместительного универсала – его традиционно именуют «брик»*.

Наиболее примечательная деталь нового универсала – огромные серпообразные задние фонари, обрамляющие заднюю дверь. Что же, оригинальный дизайн всегда отличал французские автомобили. В сравнении с хэтчбеком машина чуть больше: задний свес увеличился на 139 мм, высота кузова на 49 мм. Естественно, возросла и масса – на 49 кг. Пятая дверь оборудована замком с сервоприводом, для погрузки мелких вещей достаточно поднять лишь стекло. Как и положено универсалу, «С5 Брик» имеет огромный багажный отсек – только под мягкой съемной шторкой 563 л. Что удобно, здесь нет никаких хитрых закоулков и выступающих элементов – это почти правильный параллелепипед.

Компактная подвеска «Гидрактив III» целиком упрятана под полом, колесные арки плоские, а расстояние между ними просто рекордное: 1220 мм! Любопытная особенность: на стенке багажника – переключатель, с помощью которого кузов можно приподнять или опустить для удобства погрузки-разгрузки. Большинство автопроизводителей, устанавливая разрезное заднее сиденье, почему-то считают люк в его спинке ненужной роскошью.





Примечательный дизайнерский изыск – вертикальные комбинированные фонари от крыши до бампера.

Создатели же «Ситроена» оставили за владельцем право выбора – здесь есть и то, и другое. Для перевозки наиболее крупных грузов можно установить релинги (продольные дуги) на крыше – места их крепления предусмотрены заранее.

Салон обычного С5 весьма просторен, а о более высоком универсале и говорить не приходится – сзади здесь сможет разместиться двухметровый индивидуум. А у пассажира не столь гренадерских габаритов и над головой, и перед коленями (в спинках есть специальные углубления) остается зазор еще сантиметров пятнадцать! К тому же пол плоский – центральный тоннель практически отсутствует. Три интегральных подголовника почти полностью утапливаются в спинке – в таком положении они не мешают обзору через внутреннее зеркало. Справедливости ради отметим, что задние стойки все же широки.

Гидропневматическая подвеска с возможностью ручного или автоматического регулирования дорожного просвета в диапазоне 105–245 мм позволяет «Ситроену-С5» не бояться ни глубокой колеи, ни высоких бордюров и обеспечивает ему завидную плавность хода. Универсал – более тяжелый, да еще с великолепной шумоизоляцией – и вовсе сравним с лимузином. Мягкому характеру машины соответствует спокойный стиль езды – двухлитрового бензинового мотора (136 л. с.) для этого вполне хватит. А вот трехлитровый агрегат (210 л. с.) в сочетании с четко действующей механической коробкой передач больше понравится натурам темпераментным и... состоятельным – из-за особенностей таможенного налогообложения. Первый автомобиль стоит «в базе» 22,5 тыс. долл., второй – на 10 тысяч дороже. ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ КОМПАНИЮ «САТАРИ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».



CITROEN C5 BREAK

Число мест	5
Снаряженная/полная масса, кг	1442/1967
Размеры (д х ш х в), мм	4756x1770x1516
Объем багажника, л	563/1658
Максимальная скорость, км/ч	203
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,0
Рабочий объем, см^3	1997
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	100/136 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	190 4100
Расход топлива (EU99/100), л/100 км шоссе/город	6,3/11,9

* В журналах прошлых лет встречается менее точный вариант «брейк».

/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

ВОЗВРАЩЕНИЕ ВЫСОКОГО СЕДАНА

«РЕНО» ТОЛКУЕТ ПРЕСТИЖНОСТЬ ПО-СВОЕМУ

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРКУША
ФОТО / ВЛАДИМИР АРКУША, «РЕНО»

Название этих заметок подсказал фильм, тоже французский, некогда популярный и в России.

Создать «Вель Сатис» стоило куда дороже не то что безобидной комедии – даже грандиозного блокбастера: 548,7 млн. евро! (Из них почти половина пришлась на инженерные работы и дизайн). Естественно, вложив большие средства, «Рено» рассчитывает на успех у зри... – виноват, покупателя. Надеются, что этих ценителей особого стиля жизни, частью которого станет «Вель Сатис», к 2008 году наберется около 300 тысяч.

Не просто сплав комфорта, скорости, безопасности, но нечто самобытное, а то и больше – национальный символ. Именно такую цель ставили перед собой создатели «Рено-Вель Сатис». Кому-кому, а «Рено» самобытности не занимать: не раз ее модели определяли моду на десятилетия вперед, становились образцом для подражания; самый свежий пример – мини-вэн «Рено-Сценик».

Правда, в представительском классе (это сегмент E европейского рынка) – свои эталоны, преимущественно немецкого происхождения: «Мерседес», БМВ, «Ауди». Но следование признанным образцам создатели «Рено-Вель Сатис» посчитали «ошибочной хорошей идеей».

Первое впечатление от нового «Рено» – «высокий». Оно не обманывает: «Вель Сатис» на целых 130 мм выше предшественника традиционных пропорций. Высокий – не просто видный: это естественная посадка, хороший обзор, обилие воздуха. «Вель Сатис» оценят по достоинству люди крупного телосложения (при условии, что их материальное положение под стать физическим кондициям...).

Удобства определены, конечно, не только высотой: передние сиденья имеют широчайший диапазон регулировок. Всего их пять: вперед-назад, вверх-вниз, наклона спинки (отдельно верхней и нижней частей), высоты передней кромки сиденья. Трехточечные ремни встроены в спинки передних кресел.

Прежде, чем выбрать самую удобную позу и пустить двигатель, стоит осмотреться. Интерьер добротен и вполне современен, хотя дизайнеры отнюдь не стремились создать в необычной с виду машине атмосферу космического корабля. Даже дисплей навигатора упрятан под элегантный козырек вместе с круглыми стрелочными приборами вполне традиционного вида. Цветовая гамма превосходна в отделке светлых тонов, хотя не столь убедительна в темных цветах.



«Вель Сатис» сменяет на «правом фланге» линейки «Рено» модель «Сафран», известную с 1992 года. Появлению серийного образца на Женевском салоне 2001 года предшествовал концепт-кар того же названия (Париж, 1998). Переднеприводный автомобиль имеет единственный вариант трансформируемого кузова – по терминологии «Рено», высокий седан.

Атмосфера поездки – вещь немаловажная и в буквальном смысле. За состояние воздуха в салоне отвечает климат-контроль: ему по силам индивидуальная регулировка условий для каждого пассажира.

Не правда ли, похоже на монолог риэлтора, нахваливающего современную квартиру. Но перед нами-то автомобиль! Тогда стартуем? Только не хлопочите в поисках замка зажигания и, вообще, забудьте слово «ключ». Электронную карту с персональным кодом (ею мы открывали двери, разблокировав сигнализацию) вставляем в прорезь на панели и нажимаем кнопку «пуск»: старт дан! Когда-то за этим следовала фраза: «Салон наполнился могучим рокотом двигателя» – но нет, теперь, что называется, ни шороха, ни звука. А ведь под капотом – почти 250 «лошадей», самый мощный мотор в гамме «Вель Сатиса».

Трогаясь, вам не понадобится отпускать ручник. Стояночный тормоз здесь





автоматический: сам почувствует, что пора отвести колодки. Это устройство – новинка, а вот автоматическая коробка передач на топ-версии – давно уже норма для машин такого класса. Да и возможность переключать передачи «автомата» вручную стала обыденной. Электронный мозг натренирован превосходно: коробка срабатывает четко, мягко, не раздражает «задумчивостью». Японское качество!

Не удивляйтесь – это реальный результат сотрудничества двух фирм-гигантов, «Рено» и «Ниссана». Обе V-образные «шестерки», бензиновая и дизельная, как и пятиступенчатый «автомат», сделаны в Японии. «Рено» сэкономил на дорогостоящих разработках и подготовке производства, его восточные партнеры смогли повысить рентабельность своих изделий, а потребитель получил оригинальную машину с недюжинными качествами.

Впрочем, тогда, за рулем, я не отвлекался на размышления о преимуществах глобализации – вполне хватало ощущений от управления солидной, мощной, послушной – да к тому же совершенно новой машиной. Не стану уверять, что все в ней безупречно: дает о себе знать аэродинамический шум, порой чудит навигатор, излишне деликатен бывал «парктроник», предостерегающий о препятствии при движении задним ходом. Насчет аэродинамики соглашусь с инженером «Рено»: шум воздуха стал слышнее, поскольку подавлены механические шумы от работы агрегатов. Назойливым его, однако, не назовешь. А «подучить» навигационную и прочую электронику – задача вполне посильная. Все то, что составляет автомобиль в классическом понимании, выполнено добротно и отвечает принятым в классе стандартам.

Из особенностей поведения на дороге отмечу заметные крены в поворотах и парусность, особенно ощутимую при разъезде с трейлерами. То и другое – плата за внешнюю солидность и простор в салоне: центр масс приподнят, а площадь боковины велика в сравнении с более низкими кузовами.

За рулем «Вель Сатиса» не устаешь ни в городе (тут здорово помогает превосходная обзорность), ни на шоссе – тормозная динамика машины под стать разгонной. Сказанное в равной мере справедливо для обеих модифи-



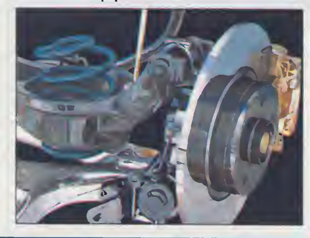
каций, опробованных на тест-драйве, – с бензиновой и дизельной «шестерками». Причем по субъективному впечатлению (а какое же еще может дать презентация?) второй вариант даже комфортнее.

Что касается других моторов, минимум сведений о них вы почерпнете из таблицы. Добавлю, что все дизели – с непосредственным впрыском «коммон рейл», а бензиновый мотор объемом 2 л с турбонаддувом – новинка в программе фирмы.

Слово «новинка» – ключевое для описания этапной модели «Рено». Будь то многорычажная задняя подвеска «Тригон» (то бишь треугольник), контроль за давлением в шинах, круиз-контроль с датчиком дистанции, бескаркасные щетки стеклоочистителя, движущиеся навстречу друг другу (их ход чем-то напоминает изумленный всплеск руками), DVD-проигрыватель. Впрочем, кино спокойнее смотреть дома, особенно когда уверен, что твой автомобиль под надежной охраной. Залог тому – особенности фирменной противоугонки. Например, замок с электронным кодом блокирует руль в любом положении, к тому же способен «расцеплять» управление, так что пытаться сорвать руль просто бессмысленно. Но еще прежде попыткам вскрыть машину противостоят специально усиленные двери и крышка багажника.

К слову, боковые двери и капот ради облегчения выполнены из алюминия – может, не новинка, но решение пока редкое на массовых машинах. Избегаю выражения «пятая дверь», коль скоро «Рено» представил машину как седан – так вот, крышка багажника сделана из термоотверждаемого пластика, как и передние крылья. Общий выигрыш массы по сравнению со сталью – 80 кг!

Заднюю подвеску отличают компактность и акустический комфорт.



RENAULT VEL SATIS					
	2,0 turbo	3,5 V6	2,2 dCi		3,0 dCi
Снаряженная масса, кг	1640	1720	1660		1735
Полная масса, кг	2190	2270	2255		2320
Размеры (д х ш х в), мм	4860x1860x1577				
База, мм	2840				
Колея спереди/сзади, мм	1575/1550				
Объем багажника, л	460				
Тип двигателя	Бензиновый с турбонаддувом		Дизельный с турбонаддувом		
Расположение и число цилиндров	P4	V6	P4		V6
Рабочий объем, см³	1998	3498	2188		2958
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	120/165 5000	177/245 6000	84/115 4000	110/150 4000	130/180 4400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 2000	330 3600	320 1750	320 1750	350 1800
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	8,3	13,5	10,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	210	235	182	200	210
Коробка передач	M6*	A5**	M6	M6	A5
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км шоссе/город	7,6/12,6	8,5/16,8	5,9/9,2		6,8/12
Объем бака, л	80				
Размер шин	255/55R17W или 245/45R18W				

** Механическая 6–ступенчатая. ** Автоматическая 5–ступенчатая.*

Заслуживает внимания и другая цифра: 90% материалов, из которых сделаны детали «Вель Сатиса», пригодны для переработки и повторного использования. Экономия ресурсов – знаковая тема современного мира, некоторые результаты здесь просто поражают. Например, свечи зажигания прослужат 120 тыс. км, столько же – ремни распредвалов. Даже воздушный фильтр на бензиновой «шестерке» будут заменять через 60 тысяч (интересно, какую поправку введут на российские условия?).

Но не только на сервисе и «расходниках» сэкономит владелец нового «Рено»: еще – на кузовном ремонте и страховке. При мелких («парковочных») авариях, когда скорость не превышает 15 км/ч, облицовка радиатора, крылья и лонжероны кузова сохраняют форму. Это должно импонировать хозяину престижного авто: в такой машине особенно ценят опрятный вид.

Возвращаюсь к тому, с чего начал, – внешнему облику, особенностям восприятия необычной формы. Создатели «Вель Сатиса» ссылаются, в частности, на то, что традиционные седаны в классе Е понемногу теряют позиции. Их кредо: «Как бы вновь изобретая высокий седан». Они уповают на авторитет французской культуры, которую всегда отличал новаторский подход к публичным объектам: вспомним парижский центр Помпиду или стеклянную пирамиду в Лувре. Подействуют ли на покупателя эти соображения (разумеется, вкупе с достоинствами самого автомобиля), мы скоро узнаем. В Европе «Вель Сатис» продается с марта по цене от 30 до 47 тыс. евро; в России должен появиться осенью. ЗР

МОДЕРНИЗАЦИЯ

НОВЫЙ ВЗГЛЯД «ГАЗЕЛИ»

ЧЕРЕЗ ГОД «ГАЗЕЛИ» И «СОБОЛИ» ОБРЕТУТ ДРУГОЕ ЛИЦО

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Трудно поверить, что всего восемь лет назад на дорогах не было «газелей». Сегодня эти лобастые труженицы стали неотъемлемой чертой городского пейзажа – рядовыми членами автомобильного стада. По отечественным меркам, возраст для модели, тем более грузовой, юный, еще не все детские болячки вылечены. А вот по мировым – зрелость, граничащая со старостью. Тут одной косметикой не отделаешься, нужна, как минимум, пластическая операция – фейслифтинг. К счастью, законы мирового автопрома начинают работать и в России.

Измененная внешность – лишь часть модернизации «Газели», начатой еще в 1998 году. Естественно, в рамках унификации все новое намечалось распространить и на «Соболь», который в ту пору существовал лишь в опытных образцах.

На заводе был объявлен конкурс на лучший дизайн-проект: каждой из пяти образовавшихся групп предложили изготовить полноразмерный пластилиновый макет автомобиля. Точнее, пластилиновый «нос» к настоящим машинам, для чего в художественно-конструкторское бюро привезли несколько бортовых «газелей», фургон и даже «Соболь».

Задача непростая: сделать облик машины современным, придать ему черты фирменного газовского стиля… и, по возможности, использовать уже существующие световые приборы. Однако вскоре стало ясно, что без новых фар не удастся заметно изменить внешний вид машины. И вот свершилось.

Новые блок-фары будут поставлять на ГАЗ предприятия «Бош-Рязань» и «Автосвет» из Киржача.



Из нескольких вариантов был выбран наиболее спокойный, без вычурных элементов внешности – такая машина не устареет с переменой автомобильной моды. У новой «Газели» появились подштамповки на капоте, чуть изменилась форма светоблоков и бампера, заблестела хромом декоративная решетка. Последняя может быть металлической или пластиковой с металлизированным покрытием.

Но это лишь детали, видимые снаружи. Фактически же до передней двери кабина изменена полностью: кроме капота, крыльев, облицовки радиатора и бампера, другими стали каркас капота, внутренняя часть крыльев, передняя панель под облицовкой, поперечина бампера, формованная шумоизоляция. Элементы облицовки теперь кре-



Главный конструктор грузовых автомобилей Горьковского автозавода Олег Филимонов: «Обновленное семейство «газелей» и «соболей» должно встать на конвейер в начале следующего года».



Так выглядела «Газель» на первых эскизах более десяти лет назад.

пятся иначе, что позволило уменьшить зазоры между ними. Чуть разведенные лонжероны сделали моторный отсек просторнее – не в последнюю очередь, чтобы разместить силовые агрегаты более тяжелого «Валдая», на который будет устанавливаться эта же кабина,



Со временем появятся поворотные сиденья.



Доля машин с турбодизелем ГАЗ-560 будет расти.



но с другим моторным щитом. Измененная силовая структура носовой части сделала невзаимозаменяемыми бамперы – у нового другие точки крепления. Кстати, в нем предусмотрены места для монтажа малогабаритных противотуманных фар. Серьезным изменениям подвергнется ходовая часть, появится новый силовой агрегат. Так, принято решение о выпуске полноприводных «соболей» (ЗР, 2000, № 6) – они могут появиться еще до конца нынешнего года.

Главная перемена в интерьере – передняя панель. Она не только привлекательнее и современнее, но и скрывает более компактный и мощный отопитель и, опять-таки, обеспечивает унификацию с «Валдаем», где выступающий в кабину длинный шестицилиндровый дизель ГАЗ-562 подпирает снизу переднюю панель, тесня «печку». Оптимизировано расположение дефлекторов системы вентиляции, а вместо не слишком надежных ползунковых регуляторов появились удобные вращающиеся рукоятки. Предусмотрено место и под второй стандартный блок аудиоаппаратуры.



Передняя панель стала более современной. Блок управления вентиляцией и обогревом получил вращающиеся рукоятки вместо ползунковых регуляторов.

Для пассажирских микроавтобусов разрабатывается поворотный механизм кресла – при желании можно развернуться лицом к сидящему сзади собеседнику. Существенно расширятся возможности трансформации салона благодаря сиденьям со встроенными ремнями безопасности – сейчас они буквально привязаны к одному месту закрепленными на кузове ремнями.

Со временем будут устанавливать впрысковый мотор ЗМЗ-405, каталитический нейтрализатор, адсорбер паров бензина, новые топливопроводы и соединения – это позволит уложиться в нормы токсичности Евро II. Разрабатывается и антиблокировочная система – прежде всего для динамичных «соболей». Правда, эти новшества появятся после того, как обновленные машины пойдут в серию.

Начать выпуск модернизированных «газелей» и «соболей» планируют в январе будущего года. Параллельно делать старые и новые машины невозможно – переходного периода не будет. На несколько дней остановят все производство, поменяют часть оснастки и начнут собирать уже новые машины. А для снижения потерь остановить конвейер планируют в нерабочие дни, скажем, в новогодне-рождественские праздники.

Логично ожидать, что цена обновленных автомобилей поднимется, однако на ГАЗе обещают совсем незначительный рост. Ведь замена оборудования – мероприятие плановое, проводится по мере износа и изначально заложено в себестоимость продукции. Всего в подготовку производства планируется вложить около 300 млн. рублей. Сумма большая, однако если ее разделить на срок окупаемости пять лет (а следующее поколение «газелей», наверняка, раньше не появится), да на годовую программу (примерно 100 тысяч автомобилей), то выходит не так и много – около 600 рублей на машину. Конечно, свою лепту в рост цены внесут и поставщики – те же раскосые глаза-фары, наверняка, обойдутся дороже, чем нынешние, – но это тоже доли процента от стоимости автомобиля. В общем, ждать новых машин осталось не так уж долго, а там – посмотрим. ЗР

МАЛ МАЛА КРУЧЕ /ТЮНИНГ

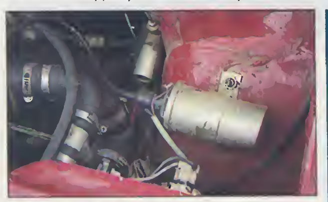
«ОКА» С ДВИГАТЕЛЕМ «ТАВРИИ»

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

В прошлом вазовская, а ныне челнинско-серпуховская микролитражка выпускается более 12 лет – с 1989 года. Самая большая модернизация за это время – увеличение рабочего объема двигателя на сотню «кубиков», с 650 до 750 см³. Было это в 1996-м. Сменился и индекс, с 1111 на 11113, но автомобиль намного резвее не стал. У большинства владельцев педаль акселератора на «Оке» по-прежнему ассоциируется с двухпозиционной кнопкой «вкл./выкл.» – либо газ нажат до пола и машина разгоняется, либо отпущен – тогда она катится или стоит. Промежуточные положения как будто не нужны. Да и вообще, автомобиль примелькался, если не сказать приелся – необходимость модернизации назрела. Тем более, что новая «Ока-2» появится не раньше 2005 года (см. ЗР, 2002, № 2). И вот…

ЮЖНЫЙ ТЕМПЕРАМЕНТ

С фирмой «Астра-Кар» из Набережных Челнов и некоторыми ее изделиями читатели уже знакомы (см. ЗР, 2000, № 9). Но если длиннобазная «Ока» и



Другая катушка зажигания…

…распределитель…



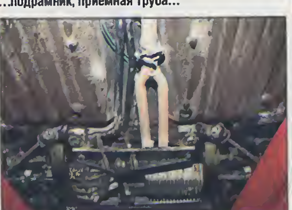
…приводы…

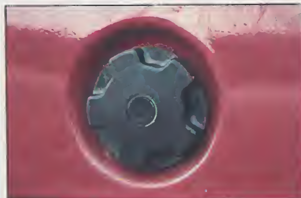


«АСТРО» ВАЗ-11301

Число мест	4
Снаряженная/полная масса	н. д.
Размеры (д х ш х в), мм	3200x1565x1400
Максимальная скорость, км/ч	около 150
Время разгона с места до 100 км/ч, с	н. д.
Рабочий объем двигателя, см³	1091
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	72x67
Мощность, кВт/л. с.	36/49
Крутящий момент, Н·м при об/мин	78 3500
Расход топлива, л/100 км	около 5

…подрамник, приемная труба…





…и «80-й» бензин.



Запаска легла на пол багажника.

«Ока»-пикап еще ждут своего часа, то ВАЗ-11301 – микролитражка с четырехцилиндровым двигателем МеМЗ – уже освоена в мелкосерийном производстве. Ее нам и выпала честь пилотировать.

Первые секунды в салоне супер-«Оки» – первые впечатления. Непривычный звук из-под капота, необычная схема переключения передач: первая и третья на себя, вторая и четвертая от себя. Впрочем, все это мелочи, к которым быстро привыкаешь. Главное – впереди.

Стартуем на снегу (так уж случилось). Несмотря на 49-сильный мотор, троганье не очень комфортное – сцепление слабовато. Зато дальше это уже совсем другой автомобиль. На первых двух-трех передачах машина чутко следит за вашей правой ногой, живо реагируя даже на небольшое добавление газа. Да и на четвертой тягу нужно дозировать, а не просто включать или выключать. На рыхлом, но неглубоком снегу «Астро» (так нарекли машину) норовит сорваться в пробуксовку аж на третьей передаче – серийная «Ока» здесь и разгоняться-то откажется. Выехав на асфальт, понимаешь, что автомобиль приобрел другой характер (стал довольно проворный) и теперь управляется не только рулем, но и газом.

Сидя в «Оке», стремительность воспринимаешь особенно эмоционально. Обгон на таком автомобиле – уже не поступок, а неотъемлемый элемент движения.

На шоссе максимальная скорость возросла со 130 до 150 км/ч, хотя субъективные впечатления – вот-вот самолет обгонишь. Но, разогнавшись, нужно вовремя остановиться – с этим чуть хуже. Тормоза на машине остались прежними. В требования ГОСТа они, конечно, укладываются, но в потоке с другими шустрыми машинами ехать (а главное – тормозить) стало неуютно. Тем более, биение тормозов у «Оки» – фирменная болезнь. Зато еще от одной хронической хвори, кажется, удалось избавиться. Любимые всеми «оководами» двухвыводные катушки теперь отказывать не будут – их нет: здесь обычная бобина и старина распределитель.

Колеса на нашей машине оказались родными, «оковскими», но это скорее обходной вариант. Должны стоять 13-дюймовые – такие можно купить и для обычной «Оки». Других видимых изменений, кажется, нет. Разве что панель с «шестой» комбинацией приборов, но такая встречается и на обычной «Оке».







Δ АСТРО

ЗАГЛЯНЕМ ВНУТРЬ

Как мы уже сказали, под капотом «Астро» разместился «гарный двигун» – четырехцилиндровый МеМЗ-2451. Почти такой же, как у «Таврии», только с другой головкой цилиндров – под «80-й» бензин. В таком дефорсированном варианте мотор отдает 36 кВт/49 л. с. Правда, эти данные получены без резонатора и глушителя – на машине может получиться чуть меньше.

Коробка передач тоже не совсем «таврическая» – четырехступенчатая. Отличается от известной пятиступенчатой примерно тем же, чем классические коробки ВАЗов с четырьмя и пятью ступенями: покороче, без хвостовиков и дополнительных шестеренок на них. Но даже в усеченном варианте агрегат оказался длинноват: понадобилось на 9 мм подрезать брызговик. Впрочем, и в мировой практике подобное встречается.

Для передачи возросшего момента пришлось воспользоваться другими шарнирами равных угловых скоростей. Внутренние «гранаты» – от «Таврии», наружные – фирмы GKN. В перспективе инженеры рассчитывают получать от известной фирмы приводы в сборе.

Очевидно, что на машине используется другая приемная труба и система зажигания. Перекочевала в багажник запаска. Правда, для нее пришлось в заднем коробе прорезать нишу на 4 см. Радиатор, аккумулятор, расширительный бачок и прочие подкапотные мелочи остались на месте.

Итак, в семействе маленьких скромных машинок появились «особи», способные изменить мнение об «Оке», как тихоходной «божьей коровке». Пожалуй, «зубило» за пояс не заткнем, но огрызнуться можем.

Производят «Астро» пока в небольших количествах – около 50 штук в месяц. Есть, говорят, у нее шансы попасть на конвейер, но вряд ли это произойдет скоро. Цена? Если обычная «Ока» стоит чуть меньше 70 тыс. руб., «Астро» обещают продавать немного дешевле 80.





РОССИЙСКИЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД ДЛЯ СНЕГА И ЛЬДА

/В СЕРИЮ

ЗИМОЙ НЕ ИЖДИВЕНЕЦ

ТЕКСТ, ФОТО / ВАДИМ КРЮЧКОВ

Весеннее солнце, теплая погода, освободившееся от снега шоссе порадуют любого автомобилиста. Но у водителя полноприводной «Оды» все это вызовет к тому же легкую грусть. Еще бы, на гладкой летней дороге ИЖ 4x4 превратится в обычный автомобиль, спрятав до поздней осени ряд своих лучших качеств. Вот гололедица, рыхлый снег, ненастье – совсем другое дело. Здесь можно заявить о себе в полный голос. Во время редакционных испытаний ИЖ 4x4 доказал, что силен именно в зимних номинациях. Там, где четыре ведущих колеса действительно нужны.

В РОДНОЙ СТИХИИ

Разъезды по Москве, сравнительный тест с заднеприводной «Одой» и переднеприводным ВАЗ-2111 (ЗР, 2002, № 3), командировка на родину автомобиля в Ижевск – без малого 6,5 тыс. км в условиях русской зимы. Вполне достаточно, чтобы оценить возможности машины. Типичная ситуация, раскрывающая характер редакционного «ижачка», – переход от легкого морозца к обильным осадкам. Пока под колесами сухой ровный асфальт, способности ИЖа восторга не вызывают. Карбюраторный двигатель ВАЗ-2106 резвым разгоном не балует, в салоне шумно, ощутимо потряхивают жесткие подвески, раздражает неудобный педальный узел, требуют повышенного внимания не слишком цепкие тормоза. Что поделать, недостатки базовой модели перешли по наследству к полноприводнику. Под аккомпанемент трансмиссии вы пилите по шоссе с крейсерской скоростью около 90 км/ч и провожаете взглядом обгоняющий поток. Но вот начинается снегопад – и вскоре вы замечаете, что из аутсайдера превратились в лидера. Окружающие тащатся 35–40 км/ч, а ижевский полноприводник, совершенно не напрягая водителя, поддерживает прежнюю скорость! Подчеркну, об особых навыках речь не идет – заданный темп по силам многим. Даже ярый перестраховщик в конце концов поедет быстрее основного потока.

Похожая картина и в городе. Пока сухо, светофорные гонки вы чаще все-


«Ода 4х4» уже сходит с конвейера.



Из этого сугроба заводской ИЖ 4х4 выбрался сам, причем на летних покрышках.

Снежная пыль на заднем стекле и светотехнике не оседает.

го проигрываете. Мало того, оценив расход топлива, сопровождающий динамичную езду, и вовсе перестаете играть в догонялки. Лишь тогда ИЖ умерит аппетит до приемлемого. Все точки над «i» снова расставляют затяжные снегопады. Обладатели моноприводных автомобилей начинают буксовать уже при выезде со двора. Для них любая остановка грозит откапыванием или выталкиванием. Низкие легковые машины вязнут в глубоких колеях, то и дело цепляют днищем, порогами, бамперами снежно-ледяные препятствия. Водитель полноприводной «Оды» от подобных неприятностей избавлен. Жесткие подвески уверенно справляются с надолбами, ямами, трамвайными путями. Лопату с собой можно не возить – она понадобится только при штурме бездорожья, а в городе крепко посадить «ижачка» почти невозможно. Причем не только в Москве, но и в заснеженной провинции.

Преодоление «крепких» мест – не единственный конек автомобиля. На скользких покрытиях очень легко трогаться и разгоняться. В гололед те, кто совсем недавно уезжал от вас играючи, начинают откровенно мешать. Вы по-прежнему не напрягаете двигатель, неспешно переключаете передачи, но то и дело утыкаетесь в корму очередного буксующего на старте автомобиля. Подобной прыти от невзрачной уральской машины, как правило, не ждут. Вот обиженный водитель иномарки высекает шипами искры, пытаясь зацепиться за пятачок чистого асфальта – тщетно! Стоит вам чуть сильнее нажать педаль газа, и он останется позади. А ведь полноприводник обут в недорогие отечественные покрышки без шипов.

ПЫТКА ХОЛОДОМ

Много нового мы узнали об автомобиле в сильные декабрьские морозы. Самое главное – исправный отрегулированный ИЖ уверенно пускается при низких температурах. Со второй-третьей попытки мотор оживал и в –25°С, и в –27° без каких-либо подготовительных операций. Порадовал и быстрым прогревом до рабочей температуры. Причем никаких фанерок перед радиатором мы не устанавливали – термостату помощь не потребовалась. Еще один подарок судьбы – удивительно теплый салон. И спереди, и сзади. Нам, конечно, повезло – попался безупречный радиатор отопителя. Но все равно: кто бы мог предположить, что простенькие дефлекторы, двухскоростной вентилятор да пара рычажков способны правильно распределить воздушные потоки. За бортом трескучий мороз, а в нашем «ижачке» ногам тепло, голове прохладно и, что совсем уж замечательно, все стекла прозрачные. Даже заднее оттаивает без включения электрообогрева! Завистливо оглядываются обитатели заиндевевших вазовских «десяток»: в сильные морозы у них сохраняет прозрачность лишь ветровое стекло. На остальных – белые узоры.

Пожалуй, самый серьезный недостаток «Оды» 4х4 в холодную погоду – повышенный расход топлива. Едва ли не с каждым градусом понижения температуры аппетит ИЖа растет. Объясня-

Моторные отсеки редакционного (слева) и заводского (справа) полноприводников.





ется это просто – в разветвленной трансмиссии загустевает масло. В начале поездки при переключении с первой передачи на вторую машина успевает потерять ход почти до полной остановки – настолько велико сопротивление смазки, утратившей подвижность. Лишь через 15–20 минут езды ИЖ начинает катиться нормально. Особенно бесцеремонно опустошают бак городские поездки с частыми остановками – ведь при каждой масло прихватывает вновь.

НА ПРИВОД НАДЕЙСЯ, А САМ НЕ ПЛОШАЙ

У всякой медали есть обратная сторона. Надо признать – полноприводник расслабляет водителя, порождает чувство вседозволенности. Но не стоит забывать: на скользких дорогах этим автомобилем легко управлять до тех пор, пока он уверенно цепляется за покрытие. Превысите разумную скорость, совершите чересчур резкий маневр – надежный партнер превратится в неуправляемый снаряд. В предельных режимах (снос, занос) для укрощения ИЖа 4x4 потребуется богатый арсенал как переднеприводных, так и «классических» контраварийных приемов. Вы уверены, что владеете ими в совершенстве?

То же самое относится и к проходимости. Высокая посадка, внушающие уважение возможности полноприводной трансмиссии с автоматической межосевой блокировкой не должны обманывать. ИЖ все-таки не полноценный вседорожник, а легковой автомобиль о четырех ведущих колесах. Посмотрите в таблице, каков дорожный просвет: зазоры под самыми нижними точками обычной и полноприводной «Оды» одинаковые. Вот пороги у ИЖа 4x4 расположены выше на 6–7 сантиметров. За них можно не волноваться, а посадить машину на задний мост не так и сложно.



ИЖ похорошел – полноприводник от «Нормы-Авто».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	ИЖ-2126-062	ИЖ-2126
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1098	985
Нагрузка на ось, кг (%):		
переднюю	636 (57,9)	556 (56,4)
заднюю	462 (42,1)	429 (43,6)
Дорожный просвет*, мм:		
под поперечиной передней подвески/подрамником	190	190
под задним мостом	160	160
под резонатором	210	180
под порогом спереди/сзади	330/345	260/285
под домкратным гнездом спереди/сзади	300/315	230/255

*Для снаряженного автомобиля с шинами 175/70R13.

КОГДА, ПОЧЕМ?

Массовый выпуск полноприводников ИЖ-2126-062 не за горами. Но уже сейчас на территории Ижевского автозавода можно встретить «Оду 4x4» – идет отладка конвейерной сборки. Внешние отличия заводского автомобиля от редакционного хорошо видны на фотографиях. Из тех, что спрятаны под капотом, назову дополнительные 100 «кубиков» рабочего объема двигателя, карбюратор «Солекс», «московичовский» воздухофильтр. Остальное – точь-в-точь как в нашей мелкосерийной машине производства ижевского ЗАО «Норма-Авто». Такой вот редкий случай – завод осваивает выпуск автомобиля, разработанного тюнинговой фирмой. Последняя продолжает собирать полноприводные ИЖи двух модификаций. Пусть тираж небольшой, но их уже можно купить. Такая же «Ода», как у нас, стоит 136 тыс. рублей. Но есть аппарат подороже и поинтереснее. Полноприводник с обновленной внешностью и интерьером, оснащенный 1,8-литровым двигателем ВАЗ-2130 с распределенным впрыском топлива, независимой задней подвеской, 14-дюймовыми колесами, дисковыми тормозами спереди и сзади, обойдется покупателю в 5,5–6 тыс. долларов. Часть примененных в нем новшеств со временем попадет на конвейер. Любопытный намечается тандем: один производитель обеспечит массовость, другой – дальнейшее совершенствование полноприводных ИЖей. ЗР

ТЕСТ «ЗИМА»

Пробег, км	6481
Из них:	
шоссе	3200
город	3281
Расход топлива (зимняя эксплуатация), л/100 км:	
шоссе	8,4–9,4
город	10,5–11,8
средний	10,5
Расходы на бензин, руб.	5508

ТЕХНИКА

/ЮБИЛЕЙ

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА БЕЗ ДОРОГ

25 ЛЕТ НАЗАД С КОНВЕЙЕРА ВАЗА СОШЛА ПЕРВАЯ «НИВА»





Апрель 1972. Первый выезд 32121 (В. Котляров, О. Тарасов, В. Давыдов).



Лето 1972. Испытания двух образцов 32121 на проходимость в сыпучем песке.

Весна 1973. Испытания 32121 на проходимость (О. Тарасов и П. Кузнецов).



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ МИШИН
ФОТО / ВАДИМ КОТЛЯРОВ

Началась история «Нивы» традиционно для того времени. Летом 1970 года завод и город Тольятти посетил Председатель Совета Министров СССР Алексей Николаевич Косыгин. С удовлетворением отметил достижения заводчан – создание автомобиля «Жигули» ВАЗ-2101 и макета «Люкс» – ВАЗ-2103. Однако, заботясь о трудящихся сельской глубинки, глава правительства предложил сконцентрировать усилия на новом направлении – создать автомобиль, подобный «Жигулям», но повышенной проходимости.

Для этого было два пути. Первый, более простой – улучшить проходимость уже готового к производству ВАЗ-2101, приподняв его над землей и оснастив передним ведущим мостом. Отечественный автопром имел опыт таких разработок: вспомните полноприводную «Эмку» ГАЗ-61, позже «Победу» М-72 и «Москвич-410». Но тот же опыт, сын ошибок трудных, подсказывал: настоящего «проходимца» так не получить. Оставался второй путь, более сложный, но многообещающий – создавать оригинальный автомобиль. Его и приняли. Решили сотворить полноприводник с несущим (!) кузовом, максимально используя детали и узлы «Жигулей».

Времени для проектирования было так мало, что на первом этапе решили обойтись без дизайнерской проработки внешнего вида. А компоновочные решения принимали по ходу разработки машины. И меньше чем через два года на свет появился первый опытный образец полноприводного ВАЗа. По тем временам – небывалые темпы создания автомобиля. У него был открытый, как и полагалось джипам той эпохи, утилитарный кузов с плоскими панелями, легким тентом и откидывавшимся вперед ветровым стеклом. Но со своей изюминкой – весьма передовой «начинкой».

По-настоящему уникальным стал силовой агрегат. К опытному образцу 1,6-литрового двигателя с коробкой передач жестко пристыковали «раздатку». Ее входной вал соединили с валом коробки передач эластичной резиновой муфтой. Редуктор переднего моста был жестко связан с мотором. Таким образом двигатель, коробка передач, раздаточная коробка и редуктор переднего моста составляли единый агрегат. Отменная конструкция. «Раздатка» крутила передний мост через обычный вал без карданов! ШРУСов у нас тогда еще не было, поэтому внутренние шарниры передних приводов имели скользящие сухари. А наружные представляли собой двойные крестовины.

Самой интересной в трансмиссии, несомненно, была раздаточная короб-

ка. У рычага управления пять позиций: подключен только задний мост, подключен только передний мост, подключены оба моста (с жесткой связью), понижающая передача (при этом «жестко» подключены оба моста), нейтраль.

С такой «раздаткой» автомобиль в секунду превращался в задне-, передне- или полноприводный. Эта многовариантность оказала неоценимую услугу испытателям при исследованиях проходимости и управляемости. Впоследствии, удешевляя производство, от такой «раздатки» отказались (а жаль!), оставив постоянный полный привод с межосевым дифференциалом. Передний оказался малопривлекательным в условиях бездорожья, а задний «не проходил» с точки зрения устойчивости и безопасности. Такую, попроще, раздаточную коробку применили уже на следующих образцах будущей «Нивы» – 2Э2121.

После полугода испытаний и сравнения машины с ГАЗ-69 появилась уве-



Сентябрь 1973. Первый испытательный пробег, пограничный город Термез на Аму-Дарье (В. Фатеев, П. Прусов, С. Четвереков, В. Котляров).

ренность: вазовский вездеход получился! Между тем, помня наказ премьера, дизайнер Валерий Семушкин, увлеченно работавший над обликом будущей «Нивы», и ее ведущий конструктор Петр Прусов представили коллективу первый вариант закрытого несущего кузова. С ним комфорт будущего вездехода предполагалось довести до роскошного, близкого к «жигулевскому». Круто! Даже по меркам западных ведущих автостроителей. Кузов понравился и главному конструктору В. Соловьеву. Так молодые вазовцы надолго определили направление развития комфортабельных вазовских вседорожников.

Образцы 2Э2121 второй серии уже были с закрытыми кузовами. Таких машин, с постоянным полным дифференциальным приводом, собрали четыре. Эта схема позволила использовать с небольшими изменениями задний мост «Жигулей», так как на него передавалась лишь половина крутящего момента. К великому сожалению, стремление упростить производственные технологии и удешевить машину привело к тому, что корпус «раздатки» «отделился» от корпуса коробки передач. На «Ниву» встала коробка от «Жигулей» практически без изменений. Неплохо? Да. Но возникла новая проблема: карданные валы, соединяющие теперь «раздатку» с коробкой передач и передним мостом, оказались источником дополнительных вибраций и шума.

На серии 2Э2121 тормоза передних колес стали дисковыми, а запасное колесо улеглось под капотом.

Образцы 2Э2121 вынесли груз испытаний на надежность, в том числе южных и «горных» – в Средней Азии. Послужили они и для многочисленных лабораторных работ. А одна из машин больше года находилась в кремлевском гараже. Поговаривали, будто сам Генсек, товарищ Леонид Ильич Брежнев, на ней на охоту ездил.

В начале 1974 года два образца «Нивы» уже третьей (3Э2121) серии были представлены на приемочные испытания – и успешно их выдержали, преодолев почти по 60 тысяч километров. Затем построили образцы четвертой серии – на них проверяли эффективность доводочных работ по полученным в ходе государственных испытаний замечаниям. Чем быстрее устранялись недостатки нового автомобиля, тем реальнее вырисовывалось его массовое производство.

А в феврале 1976 года собрали опытно-промышленную партию из 50 автомобилей – так рапортовали XXV съезду КПСС (точнее, людям, возложившим на заводчан столь ответственное задание). Наконец, в апреле 1977 года, через пять лет после рождения первого образца, автомобили ВАЗ-2121 начали сходить с заводского конвейера. Эти «нивы» положили начало целой когорте удачных полноприводников. Поздравляем! |ЗР|

АВТОР БЛАГОДАРИТ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ ВАЗА «РАССВЕТ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННУЮ ИНФОРМАЦИЮ.

Осень 1973. На грунтовой трассе. Сзади – образец первой серии.

1973. Вброд через Зибу (первый испытательный автопробег).

1974. Госиспытания, пробег по Уралу.

1975. Образцы 4-й серии, доработанные после госиспытаний на Памире.

1975. Образцы 4-й серии в Средней Азии: проверка бродопроходимости.

ЗАРЯДКА ДЛЯ «ДЕСЯТКИ»



НАСТРОЙКИ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

При оценке доработанных отечественных авто довольно часто сталкиваешься с «экстремальным» тюнингом. Здорово, конечно, иметь в пользовании почти спортивный снаряд и тягаться даже с мощными иномарками. Но чем сильнее автомобиль отличается от серийного, тем дороже его обслуживание. Потому-то в повседневной жизни мало кто рискует надолго пересесть в «гоняльную» машину – только весьма состоятельные люди, у которых, помимо средства для самовыражения, в гараже есть еще и средство передвижения. А как же быть тем, для кого быстрая езда лишь эпизод в повседневном существовании? Обычно их попытки улучшить ездовые возможности собственных автомобилей приводят к весьма спорным решениям. Между тем в тюнинге есть и вполне умеренные методы доработки. За ними тоже стоит определенная идеология, но ее принципы значительно терпимее, а воплощение – дешевле, нежели гоночной. С одной из таких бюджетных «десяток», подготовленных московской фирмой «Протэк», мы и познакомились.

С виду – почти серийный ВАЗ-2110, выделяющийся лишь большими, пятнадцатидюймовыми колесами с шинами 195/50R15. Конечно, есть еще надпись «Protec» в верхней части ветрового стекла и одноименный шильдик на крышке багажника. Есть внушительное жерло-муляж, приваренное к стандартной трубе выпуска. Но это уже нюансы – так сказать, посвящение в круг избранных.

В салоне изменения тоже минимальны: лишь фирменное рулевое колесо и анатомическое сиденье водителя нарушают скучноватую гармонию «десяточного» интерьера. Более того, и в работе мотора нет ничего необычного; его звук лишь чуть жестче привычного. «Так где же тюнинг?» – спросит читатель. Самое время отправиться в небольшое путешествие.

Нельзя сказать, что разгонная динамика автомобиля ошеломляет. Однако постепенно проникаешься невольным уважением к мощной и уверенной работе силового агрегата. Пусть нет звонких спортивных «подхватов», мгновенно укладывающих стрелку тахометра на ограничитель – зато есть очень стабильные, а главное, быстрые отклики на педаль акселератора. Мотор «едет» уже с 1000 об/мин, заметно оживает к 3000 об/мин и далее ровно раскручивается до срабатывания ограничителя.

Подобная идеология реализована и в трансмиссии. Она не заставляет постоянно «передергивать» передачи, а, будучи слегка «растянутой», подстраивается под эластичную работу двигателя. Получается, что к автомобилю не надо приспосабливаться. Унаследовав фамильные черты стандартного, он явно улучшил свои разгонные и скоростные возможности.

А если поехать побыстрее? Ага! В голосе двигателя появились приятные басовитые нотки, и «десятка», словно пришпоренная, рванулась вперед. Возросший темп движения ей явно по нраву. Конечно, в салоне машины стало заметно шумнее, но в этих звуках есть некий азарт спортивности, ради которого, в общем-то, все и делалось. Приятно, что мотор по-прежнему «нетребователен» к передачам и, легко прощая ошибки в их выборе, позволяет без проблем поддерживать заданный темп. К этому очень быстро привыкаешь и уже не утруждаешь себя частыми переключениями – дескать, двигатель все равно «вытянет». В этих режимах движения уже весьма наглядна работа бо-

лее мощных тормозов, да и поведение подвесок, ранее настораживавшее седоков фамильярным потряхиванием, становится куда привлекательнее.

В отличие от двигателя и трансмиссии, настройки ходовой уже бескомпромиссно спортивны: сознательно ухудшая комфорт, создатели думали прежде всего о «гонщиках». Их труды не пропали даром. Отклики машины стали быстрыми, резкими, совсем не похожими на привычные. Наверное, в повседневной жизни все это не столь актуально, но если решили «оттянуться», то чувство автомобиля должно преобладать. И здесь уже не кажутся чрезмерными стабилизирующие усилия на рулевом колесе и ненужным почти идеальное следование заданной траектории. Скорее наоборот, «чувство локтя» помогает в быстрых поворотах.

Машина прекрасно справляется с большинством дорожных неровностей, преодолевая их жестко, но без каких-либо проблем. Даже двигаясь на грани скольжений, автомобиль почти не реагирует на дефекты покрытия, позволяя надежно удерживаться на заданной траектории. Отрадно, что и в этих режимах «десятка» чутко реагирует на действия рулем и тягой. Не все, однако, в ней идеально. Срывы в скольжение довольно резкие и требуют не только решительных, но и грамотных корректирующих действий. Причем на высокой скорости преобладает запас задней оси. Конечно, до определенного момента он позволяет весьма эффектно – «веером» пройти понравившийся вираж, но стоит переоценить собственные возможности, «десятка» надолго «зависает» в боковом скольжении. В подобной ситуации невольно захочется чего-нибудь попроще и поспокойней. Словом, со спортивной настройкой подвесок здесь, на мой взгляд, немного переборщили.

СТОИМОСТЬ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Доработанные узлы и агрегаты	Цена, долл. США
Двигатель: увеличение рабочего объема до 1,7 л (диаметр цилиндра х ход поршня 82x78), оригинальные распредвалы и блок управления «Январь 5.1»–«Протэк»	1800
Коробка передач – «11-й» ряд, главная пара 3,5	600
Дополнительная опора силового агрегата	35
Газонаполненные амортизаторы высокого давления «Протэк» (компл.)	360
Пружины передние «Протэк»	70
Доработка передней балки (усиление кронштейнов, сайлент–блоков)	120
Верхняя распорка амортизаторных стоек	25
Стабилизатор поперечной устойчивости передний диам. 20 мм + увеличение жесткости задней балки	200
Тормоза: вентилируемые диски «Брембо» диам. 284 мм (компл.)	350
Тормозные колодки «Феродо»	110
Анатомическое сиденье «Протэк спорт»	220
Рулевое колесо «Персонал»	200
Колеса «АТ» 6,5x15	4x95
Шины «Мишлен-Пилот Экзальто» 195/50R14	4x110
Итого	**$4910**

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +3°С, давление 752 мм рт. ст., влажность 86%, покрытие – асфальтобетон

Динамические качества *(Нагрузка частичная – 2 чел.+25 кг)*	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	2.5
0–60 км/ч	4,5
0–80 км/ч	7,0
0–100 км/ч	10,1
0–120 км/ч	15,4
0–140 км/ч	22,4
0–160 км/ч	33,6
0–400 м	17,4 (126,3)
0–1000 м	32,4 (158,5)
Максимальная скорость, км/ч	**186,1**
Погрешность спидометра, %	8
Эластичность, с:	
60–100 км/ч (IV)	9,97
80–120 км/ч (V)	16,64
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1299
50–0 км/ч	571
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	42,3
замедление, м/с²	8,75



Подытожим. Как видите, создателям автомобиля многое удалось. Хотя, конечно, ВАЗ-21103 от фирмы «Протэк» не идеален и его характер еще можно совершенствовать. Тем не менее, основа заложена неплохая: мощный и в то же время эластичный двигатель, «удобная» трансмиссия, хваткие тормоза и настроенное для быстрой езды шасси.

Все это позволяет не только носиться сломя голову, но и нормально ездить, не утомляя себя и окружающих неким переизбытком спортивности. ЗР



/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

«ДОБЛО» ПОРЯДОЧНЫЙ ТРУЖЕНИК

В РОССИИ НАЧАЛИ ПРОДАВАТЬ НОВЫЙ ФИАТ

Развозной фургон «ФИАТ-Добло» полной массой до двух тонн дебютировал в 2000 году. Выпускается с трехдверным грузовым («Добло Карго») и пятидверным пассажирским кузовами. Привод – передний, коробка передач – механическая пятиступенчатая. Двигатели – четырехцилиндровые, рядные, расположены поперечно: бензиновые объемом 1,2 и 1,6 л или атмосферный и наддувный 1,9-литровые дизели. В Россию поставляются две наименее мощные версии.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

Популярность компактных грузопассажирских автомобилей увеличивается в Европе с каждым годом. Да и в России интерес к ним растет – залог успеха малого и среднего бизнеса в том, чтобы «дойти до каждого клиента» при рациональном уровне затрат. Тут самые широкие возможности предоставляют компактные фургоны – бывшие «каблучки», которые приобрели модные кузова «моноспейс». К «Пежо-Партнер», «Рено-Кангу» и «Ситроен-Берлинго» (ЗР, 1999, № 12; 2001, № 1) теперь прибавился «ФИАТ-Добло», который с начала этого года поставляется в Россию. Познакомимся с пятиместной грузопассажирской модификацией с бензиновым мотором 1,2 л.

Довольно высокий и широкий кузов «ФИАТ-Добло» напоминает французские аналоги, индивидуальность же машине придает дизайн передней части. В остальном внешность без особых изысков, но панели подогнаны аккуратно и точно – для «рабочей лошадки» функциональность и качество изготовления важнее красоты. Высоченные, под крышу, дверные проемы позволяют входить в салон, едва пригнувшись, а боковые – со сдвижными дверями – еще и грузить-разгружать, если сложено сиденье.



Сзади распашные двери со створками разной ширины (60/40) – в тесноте можно открыть лишь меньшую. «Добло» чуть длиннее французских одноклассников – на 51 мм, чем «Берлинго», и на 65 мм, чем «Кангу», так что даже минимальный объем его грузового отсека составляет 750 л. А уж максимальный – от 3000 до 3200 л в зависимости от модификации. Для самой легковесной поклажи есть даже специальный кузов на 3800 л! На полу грузового отсека имеются петли, позволяющие надежно закрепить самые разнообразные предметы.

Задняя подвеска – зависимая, на однолистовых рессорах. При значитель-









ной нагрузке, а она может достигать 710 кг, в работу вступают резиновые упругие элементы.

Салон ФИАТа, в отличие от обычной легковушки, радует простором. И спереди, и на заднем диване можно широко расправить плечи, не опасаясь упереться в стенки. Потолок высок, но расположенная над ветровым стеклом вместительная, как домашние антресоли, полка для личных вещей находится аккурат напротив лба высокого пассажира – при резком торможении недолго и шишку заработать. Спереди вполне удобные кресла с парой стандартных регулировок – продольной и по углу наклона спинки. Внутренние панели дверей довольно оригинальны по форме, удобны и функциональны. В таком же духе передняя панель – чего стоят только дефлекторы вентиляции! Щиток приборов скуп на показания, как Плюшкин, – здесь только спидометр, указатель уровня топлива, электронный одометр, часы и пригоршня пиктограмм. Но в этом есть свой смысл: обилие второстепенной информации отвлекает и утомляет водителя, а если он за чем-то не уследит, так в городе всегда под боком и сервис, и эвакуатор. А вот на элементах комфорта экономить не стали – водитель проводит за рулем лучшую часть жизни, поэтому на «Добло» есть кондиционер, встроенная магнитола, центральный замок с дистанционным управлением, электростеклоподъемники и даже отдельное гнездо для подключения кофеварки или, скажем, автомобильного холодильника.

«ФИАТ-Добло» с 1,2-литровым бензиновым мотором обладает мягким, покладистым характером. Благодаря точному подбору передаточных чисел трансмиссии 65 «лошадок» вполне достаточно, чтобы даже с грузом не чувствовать себя ущербным в городском потоке машин. На шоссе, конечно, недостаток резвости заметен – надо просто смирить гордыню и спокойно сле-

довать «из пункта А в пункт Б». Основное достоинство мотора – экономичность: даже в городе расход топлива не превышает 10 л/100 км. Удобен рычаг переключения передач – «джойстик», расположенный прямо на консоли передней панели. Довольно высокая посадка и громадная площадь остекления обеспечивают водителю хороший обзор. Широкая перемычка на грузовой двери несколько портит вид через внутреннее зеркало, но этот недостаток с лихвой компенсируют большие наружные зеркала. Развозному фургону приходится много маневрировать – в список стандартного оборудования входит гидроусилитель руля. Ну а если водитель ошибся при экстренном торможении на скользкой дороге, ему на помощь придет АБС.



Оригинальная внешность, просторный салон, большой объем грузового отсека, удобные органы управления, экономичный мотор, достаточно богатая комплектация.



Относительно высокая цена, неудачное расположение полки в салоне.





В целом «ФИАТ-Добло» прост и надежен в управлении, в меру комфортен. Самым большим недостатком этой машины потенциальный покупатель, видимо, признает цену. Тестовая машина стоит $15 тыс. (с дизелем на $1000–1200 дороже) – примерно на $3000 дороже, чем французские одноклассники в близкой комплектации. Что же, будем надеяться, что законы рынка со временем откорректируют прайс-лист. ЗР

FIAT DOBLO

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 1220 кг; полная масса – 1930 кг; максимальная скорость – 142 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 18,9 с; расход топлива в условных загородном и городском циклах – 6,5; 9,8 л/100 км; запас топлива – 60 л; топливо – неэтилированный бензин АИ-95. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина – 4159; ширина – 1714; высота – 1880; база – 2566; колея спереди/сзади – 1495/1496; объем багажника – 750/3000 л; радиус поворота – 5,2 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** бензиновый, четырехцилиндровый, рядный; рабочий объем – 1242 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 70,8x78,8 мм; степень сжатия – 9,8; мощность – 45 кВт/65 л. с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 102 Н·м при 3500 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 4,27; II – 2,24; III – 1,52; IV – 1,16; V – 0,95; з. х. – 3,91; главная передача – 4,40. **ПОДВЕСКА:** спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – зависимая рессорная. **ТОРМОЗА:** гидравлические с вакуумным усилителем и АБС, спереди – дисковые, сзади – барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное с усилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 175/70R14.

РЕЗЮМЕ

«ФИАТ-Добло» – симпатичная рабочая лошадка для людей и груза.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «АРМ-АВТО» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ НА ТЕСТ АВТОМОБИЛЬ. ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

/МОДИФИКАЦИЯ

БОЛЬШОЙ ДИЗЕЛЬ ДЛЯ «ТЕРРАНО»

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Статистика последних лет утверждает, что европейцы готовы чуть ли не отказаться вскоре от бензиновых моторов в пользу дизелей. В первую очередь, конечно, это касается издавна обладающих прекрасным аппетитом вседорожников: более 90% полноприводных машин в Европе работают на дизтопливе. Уловив эту тенденцию, «Ниссан» подготовил для одного из самых популярных вседорожников «Террано II» новый дизельный двигатель, а заодно и модифицировал машину образца 1996 года.

Отныне под капотом можно увидеть не только турбодизель объемом 2,7 л и мощностью 92 кВт/125 л. с., но и 3-литровый мотор от «Ниссана-Патруль GR». В этом 154-сильном двигателе «Ниссан» собрал все лучшее, что наработано фирмой за последние несколько лет: система оптимизации процесса сгорания M-Fire, непосредственный впрыск топлива «коммон рейл», два распределительных вала и четыре клапана на цилиндр.

В потоке отличить модифицированный «Террано II» от старой версии непросто: разве что по новому бамперу и решетке радиатора, придавшей машине схожесть с младшей моделью «Икс-Трейл»; кроме того, 3-литровый мотор потребовал перекройки капота, отчего тот стал более «пухлым». В салоне изменения также минимальны: здесь – иное рулевое колесо, передние сиденья с измененным профилем, пластик и тканевая обивка новых расцветок. ЗР





СЕГОДНЯ НА НАШЕМ МАРШРУТЕ...

...мерно урчит мощный, сытый мотор. Водитель уверенно держит курс, изредка без усилия перещелкивая передачи. А сзади, в теплом салоне уютно расположились пассажиры, некоторые дремлют, другие читают...

ВОКЗАЛ ДЛЯ ТРОИХ /ТЕСТ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ, СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Увы, до такой автобусной идиллии большинству российских водителей и пассажиров далеко. Автохозяйствам надо сводить концы с концами, а мы рады, когда из пункта А в пункт Б можно доехать хоть на чем-нибудь. Чаще всего – на машинах малого класса, длиной 6–7,5 м. Недорогие, маневренные автобусы ездят по небольшим городам, в мегаполисах служат маршрутками, работают на районных линиях. Их покупают предприятия, санатории, пансионаты.

Итак, на нашем маршруте – две популярные российские модели ПАЗ-32054-07 и «Бычок» ЗИЛ-325010, а также новичок – космополит со сложной биографией.

В ТЕСНОТЕ, ДА НЕ В ОБИДЕ

В первой жизни «УзОтойол», созданный на шасси грузовика, звался ИВЕКО. Новое имя и иной кузов машина получила в Турции. Российским покупателям предлагают продукт узбекской сборки.

Ладный, аккуратный автобус при первом знакомстве производит очень приятное впечатление. Однако «Отойол» – машина контрастов. Несколько «ложек дегтя» нельзя оправдать даже относительно невысокой ценой.

Дверная ручка напоминает ту, что знакома по входу в санузел: в начале XXI века такая выглядит просто нелепо.

Подняться на водительское место по небольшой ступеньке несложно. А вот спускаться по ней ни один из нас за несколько дней так и не научился. Приходится, вопреки заводской инструкции, прыгать.

Прекрасный обзор, отличные зеркала, широчайший диапазон регулировок сиденья. Но кресло водителя узкое, а спинка низка. Позвоночник устает даже за недолгую поездку от Москвы до Дмитрова. Экономия?

Педали удобные и в меру легкие. Переключать передачи не труднее, чем на легковом автомобиле. Но, включая вторую, поначалу больно ударяешься пальцами о подрулевой переключатель.

Клавиши справа от водителя расположены логично и под рукой. Жаль только, что кнопки не подсвечиваются. А кто и зачем спрятал миниатюрный флажок (самое подходящее название для него – фитюлька), включающий головной свет, под самый руль – загадка.

Компактный «УзОтойол» явно рассчитан на субтильных пассажиров. Входы шириной по полу всего 410 мм для междугородной машины пригодны (на тесте побывал автобус М 23.9 именно такой комплектации), но для городской... Сразу представляешь русскую красавицу в валенках, тулупе и с парой круглых авосек. Кстати, проход в салоне тоже минималистский (390 мм), да и сиденья на тучных не рассчитаны.



На тесте «За рулем»: «Бычок» ЗИЛ-[illegible]

Зато приятно удивят пассажиров индивидуальная подсветка и вентиляция, ящички для мусора (что это – пепельницы, в эпоху борьбы с курением как-то не верится), достойные дорогих и солидных лайнеров. На сиденьях, пассажиры которых не защищены спереди другими креслами, установлены ремни безопасности.

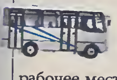
Мотор не очень мощный, но с ровным надежным характером, прекрасно сочетается с коробкой передач. «Отойол» хорошо стоит на дороге и слушается руля. У машины очень небольшой радиус поворота. Привыкать к узбекскому автобусу не нужно, даже пересев за руль из легкового автомобиля. Исключение – «задумчивые» гидропневматические тормоза. Дозировать усилие приходится, не дожимая, а отпуская педаль.

Трудно представить узенький «Отойол» на интенсивных городских маршрутах. Этому автобусу скорее подойдут определения – служебный, гостевой, междугородный. Хотя для дальних перевозок модель М 23.9 все-таки маловата. А для районных маршрутов в самый раз. Правда, съезжать с гладкого шоссе на «Отойоле» не хочется: уж больно низко висит беззащитный радиатор.

Автобус придется по душе неизбалованным российским шоферам. Ведь, применяя легковую терминологию, «УзОтойол» – машина для водителя.

ГЛАЗАМИ ИСПЫТАТЕЛЯ

Александр Сотников, АМО «ЗИЛ»



«Отойол». Отличный диапазон регулировок сиденья. Плохо, что рычаг коробки упирается в переключатель, да и вибрации высоковаты. В целом за рабочее место – твердая «четверка». Столько же ставлю за вход в машину, а за выход – «двойку»!

Двигатель тянет без провалов, автобус прекрасно держит дорогу. Здорово, что такой маленький радиус поворота. А пассажирские двери чересчур узкие.



ПАЗ. Выход и вход получше, чем в «Отойоле», обзорность – отличная. Не хватает регулировок сиденья. К отоплению рабочего места претензий нет.

Педаль газа слишком близка к тормозной, пару раз задевал обе. Очень тяжело переключать передачи. Панель с кнопками перегружена, хотелось бы нормальных, современных подрулевых переключателей.

Двигатель тянет очень хорошо, однако без тахометра тяжело выбрать оптимальный режим. Тормоза чуть «позадумчивее», чем в «Отойоле».

В целом, автобус намного хуже узбекского. «Отойол» – более легковой, ПАЗ – грузовик. Чтобы работать на таком, мне нужен был бы день на привыкание.





Пассажирам, конечно, тоже понравится... если не сажать их слишком много и часто.

ДЕШЕВО И СЕРДИТО

В книгах по истории техники пишут: конструкция восходит к... Это – про ПАЗ-32054-07. Рабочее место – напоминание о временах, когда слово «эргономика» было столь же непонятным, как «кибернетика». Сиденье имеет лишь продольную регулировку, педали тормоза и газа слишком сближены, к тому же их плоскости смещены. Рычаг переключения передач по-прежнему связан с коробкой замысловатой «кулисой». Научиться быстро включать нужную передачу – искусство, для освоения которого требуется время и терпение.

Все выключатели, кроме архаичного рычажка указателей поворота, – клавишные, без подсветки. Попробуйте с ходу научиться играть на этом «аккордеоне»: запомнить расположение кнопок и найти нужную в темноте.

И все-таки ПАЗ из трех наших машин – «самый автобусный». Просторные двери и проход, удобные, грамотно размещенные поручни, широкие сиденья. Поменять их (нам досталась машина в простейшем, городском исполнении) – и пассажиры даже на неблизких пригородных маршрутах почувствуют себя комфортно.

У ПАЗа самый мощный двигатель и (если вовремя «попадать в передачи»), по субъективным оценкам, самый интенсивный разгон. Шумноват, конечно, однако на тесте была далеко не новая машина. Этим же объяснимо то, что ПАЗ – холоднее других. Уплотнители дверей, особенно задней, уже изношены.

Пневматические тормоза, доставшиеся ПАЗу вместе с широкими зиловскими мостами, эффективны, но требуют привыкания – алгоритм работы похож на «отойоловский».

Чтобы уверенно ездить на ПАЗе, нужно осваиваться пару дней – эргономика рабочего места явно не вписывается в современные стандарты. Но большинство автохозяйств, да и частников выбирают «пазик». Его недостатки оборачиваются главными для небогатых перевозчиков и пассажиров достоинствами: дешев, прост в обслуживании и ремонте, вместителен, а значит – выгоден.

Дитя унификации. ЗИЛ-325010 «Бычок» – в определенной мере «собрание сочинений» некогда процветавшего завода-гиганта. Многое – хорошее и плохое – автомобиль унаследовал от других зиловских моделей.

Подвеска грузовика для автобуса – чересчур жесткая. Окна, врезанные в кузов, спроектированный вначале как фургон, низковаты. Зато кабина по удобству входа и выхода, по сравнению с ПАЗом и «Отойолом», – вне конкурен-









ции. В «Бычке» отличный диапазон регулировок водительского сиденья, неплохая эргономика рабочего места. Два подрулевых переключателя и правильно расположенные (подсвечивающиеся!) кнопки не требуют привыкания. Выделить бы еще поярче клавишу ручника.

Здорово, что рулевая колонка регулируется не только по углу наклона, но и по длине. Но откуда в автобусе маленькое легковое зеркало? А наружную кнопку аварийного открывания дверей стоит все-таки прикрыть, не провоцируя хулиганов.

Двигатель и коробка передач сочетаются далеко не идеально. Мал рабочий диапазон – приходится шуровать рычагом чаще, чем хотелось бы. Это гораздо легче, чем на ПАЗе, однако тяжелее, чем на «УзОтойоле».

Эффективные дисковые тормоза ЗИЛа – наследство легковых «члено-

ГЛАЗАМИ ИСПЫТАТЕЛЯ

Георгий Медведев, ПАЗ

«Отойол». Залезать в машину – удобно, а выходить – только прыжком. Сиденье с отличными регулировками, можно расположиться с комфортом. Клавиши почему-то, как и у нас, не подсвечиваются.

Двигатель и коробка – отличные. Шум от мотора на уши не давит. Автобус хорошо слушается руля, а вот тормоза, по-моему, слабоваты.

ЗИЛ. Посадка нормальная, регулировок сиденья хватает. Ценно, что рулевую колонку можно смещать, только почему-то левый барашек надо отворачивать по часовой стрелке. Хорошо, что на руле есть переключатели, меньше клавиш. А внутреннее зеркало очень неудобное – маленькое.

Здорово, что в ЗИЛе есть тахометр! Четкость включения передач на твердую «четверку» – не то, что у нас. Рулевое очень тяжелое, в городе с таким намаешься. Правда, дорогу, даже скользкую, машина держит неплохо.







возов». Понравилась работа АБС. Однако в целом тормоза аналогичны пазовским и «отойоловским» – дозировать усилие с непривычки нелегко. Руль «Бычка» слишком тяжел и, особенно на малых углах поворота, неинформативен.

Пассажирам наверняка понравятся широкая (900 мм, на ПАЗе – 800 мм) дверь и прекрасный отопитель.

Для междугородного сообщения короткобазный «Бычок» (есть еще модификация ЗИЛ-325200 длиной 7737 мм) маловместителен, а значит, невыгоден. Чтобы стать служебной – гостевой машиной, «Бычку» не хватает лоска. Конечно, нетрудно поставить более дорогие сиденья, но мелочи вроде «теплых», покрытых пластиком поручней и аккуратно подогнанной обшивки стен и потолка даются нашим заводам нелегко.

НА КОНЕЧНОЙ

Увы, сегодня в России цена, как правило, перевешивает иные критерии выбора автобусов.

С учетом разной комплектации машин самый выгодный все-таки ПАЗ. Разделив стоимость модели 32054-07 на полную вместимость (разумеется, не учитывая, что на иных маршрутах «пазики» возят 60–70 человек), получим 13 460 рублей на одного пассажира. Для «УзОтойола» – 35 227 рублей, для ЗИЛа – 20 434 рубля.

Конечно, каждому автобусу найдется работа, но до идеала, о котором мы говорили, начиная тест, все три машины не дотягивают. Суммируя впечатления, один из авторов заметил: «Я хотел бы ездить водителем в «Отойоле», пассажиром в час пик – в ПАЗе, входить и выходить, а также греться в «Бычке»…

ТАБЛИЦА 1. ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСОВ

	«УзОтойол-М 23.9»	ПАЗ-32054-07	ЗИЛ-325010
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Число мест для сидения/общее	22	20/38	14/23
Снаряженная масса, кг	4580	5345	4560
Полная масса, кг	6700	8120	6130
Размеры, мм: длина ширина высота	6280 2220 2750	7000 2520 2960	6670 2210 2900
База, мм	3300	3600	3650
Максимальная скорость, км/ч	90	95	95
Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км	20*	15	12
Радиус поворота, м	6,3	7,6	8
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	рядный, четырехцилиндровый, дизельный		
Модель	ИВЕКО–8040.05	ММЗ–Д245.7	ММЗ–Д245.12С
Рабочий объем, л	3,9	4,75	4,75
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	66/88 3000	86,2/117,2 2400	80/108,8 2400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	252 1400	424 1300	350 1300–1700
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая		
ТОРМОЗА			
спереди	барабанные	барабанные	дисковые
сзади	барабанные	барабанные с АБС	барабанные с АБС
ПРИМЕРНАЯ ЦЕНА, РУБ.	775 000	511 500	470 000

*Городской цикл.

ТАБЛИЦА 2. ТЕМПЕРАТУРА И СКОРОСТЬ ВОЗДУШНЫХ ПОТОКОВ

Температура наружного воздуха +2°С, скорость – 70 км/ч

	«УзОтойол-М 23.9»			ПАЗ-32054-07			ЗИЛ-325010		
	Водительское место	Середина салона	Задняя часть салона	Водительское место	Середина салона	Задняя часть салона	Водительское место	Середина салона	Задняя часть салона
Минимальные обороты вентиляторов	13/0,1	12,2/0,12	12,2/0,12	13,7/0,15	12/0,2	11,8/0,12	25/0,16	23/0,15	22,6/0,15
Максимальные обороты вентиляторов	19/0,1	19/0,15	18,7/0,15	17/0,2	16/0,2	11,8/0,2	24/1,0	25/0,26	25/0.15

ТАБЛИЦА 3. СРЕДНИЕ ЗНАЧЕНИЯ ЗАГАЗОВАННОСТИ САЛОНОВ

Работа на холостом ходу, движение

	«УзОтойол-М 23.9»		ПАЗ-32054-07		ЗИЛ-325010		Предельно допустимые концентрации
	Передняя площадка	Задняя площадка	Передняя площадка	Задняя площадка	Передняя площадка	Задняя площадка	
CO, мг/м³	0,55	0,45	2,78	1,75	0,9	0,7	20,0
NO_x, мг/м³	0,06	0,05	0,1	0,1	0,15	0,11	5,00
C_2H_3CHO, мг/м³	<0,01	<0,01	0,01	0,015	0,01	0,01	0,2

ТАБЛИЦА 4. УРОВЕНЬ ВНУТРЕННЕГО ШУМА, дБ*

	«УзОтойол-М 23.9»		ПАЗ-32054-07		ЗИЛ-325010	
	Разгон 40–80 км/ч	80 км/ч	Разгон 40–80 км/ч	80 км/ч	Разгон 40–80 км/ч	80 км/ч
Водительское место	71,5	76,7	82,0	81,0	78,6	75,8
Середина салона	70,5	74,3	82,3	83,0	78,8	77,8

*Без «печки». **Примечание.** Норма – не более 82 дБ.

/ДАЛЬНОБОЙ

«АКТРОС» – ПРОДОЛЖАТЕЛЬ РОДА

«МЕРСЕДЕС» СОВЕРШЕНСТВУЕТ ЗНАМЕНИТЫЙ ТЯГАЧ

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ
ФОТО / АНДРЕЙ СИДОРОВ

Знаменит он тем, что в 1997 году получил титул «Грузовик года». Приятно и, наверное, по праву, но прошлыми заслугами долго жив не будешь – слишком сильны конкуренты. Поэтому, выпив призовое шампанское, конструкторы взялись за модернизацию. Один из свежих ее плодов – магистральный тягач «Актрос-1840» 2001 модельного года (см. также ЗР, 1999, № 5).

Внешность его почти не изменилась – благородная скромность, добротность и функциональность без надуманных изысков. Что ж, разумный консерватизм – в традициях марки. Но помимо вкусов, есть и конструктивные особенности. Одна из них – тщательно проработанная аэродинамика. К примеру, передние стойки кабины и корпуса зеркал спрофилированы так, что, кроме основной функции, защищают стекла дверей от дождя и грязи. Для удобства обслуживания автомобиля вся аэродинамическая пластиковая чешуя складывается и снимается или трансформируется в полочки, подставки и подножки.


Защитная решетка – атрибут «русского пакета».
Внимание к мелочам – залог долговечности.
Шарнир из высокомолекулярной резины в смазке не нуждается.
Компрессор. Вместо заглушки можно приделать второй цилиндр.

МОЙ ДОМ – МОЯ... КАБИНА

В ней просторно и уютно. Ухватистый руль небольшого диаметра с регулировкой наклона колонки. Водительское сиденье на пневмоподвеске. На панели приборов ничего лишнего. Даже тахограф переехал с глаз долой – под самую крышу к противосолнечной шторе. А минимум стрелочных указателей дополнили жидкокристаллическим экраном. На нем – актуальные параметры жизнедеятельности тягача. Вместо рычага коробки передач – небольшая башенка с клавишей-джойстиком.

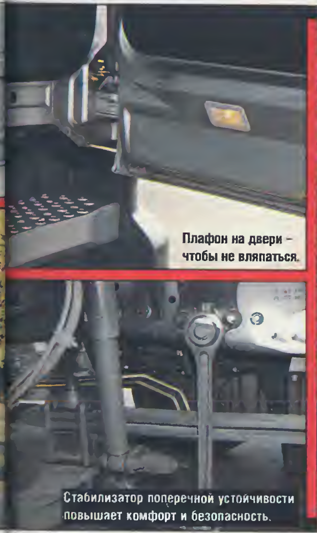
С ним нет нужды запоминать алгоритм выбора нужной передачи: двинул вперед – включилась высшая, назад – низшая. Одна кнопка – нейтраль, другая – задний ход. Учитывая, что передач у «Актроса» шестнадцать, эта автоматика здорово помогает водителю. И дело не в экономии физических усилий – меньше отвлекает внимание от дороги, а значит, повышает безопасность движения.

Давно известно, что в мире чистогана просто так ничего не делают. Даже

высочайший комфорт современного грузовика создается не в угоду водителю, а исходя из экономической целесообразности. Машина должна везти прибыль, а значит, быть в движении. Но долго ли выдержишь в спартанской кабине, к примеру, «Захара», даже если партия скажет «надо»?! Полтыщи верст и ты – словно выжатый лимон. В «Актросе» и кондиционер, и отопитель «Вебасто» всегда готовы воспроизвести климат любой точки планеты.

Следить за здоровьем этого автомобиля проще простого – никуда лазить не надо. На двигателе нет даже масляного щупа! Встроенная система диагностики «Теллигент» всегда «в курсе» и, если надо, «письменно» предупредит водителя о необходимости визита в мастерскую. Она же, исходя из условий эксплуатации, рассчитает очередной срок обслуживания. И не обязательно учить немецкий – надпись на экране высветится на русском языке.

ТО-1 проводят раз в 100–120 тыс. км. Сводится оно, в основном, к замене масла и шприцеванию шкворней и седла. Все остальные узлы трения в подвеске сделаны из высокомолекулярной резины, которая в смазке не нуждается.



Плафон на двери – чтобы не вляпаться.

Стабилизатор поперечной устойчивости повышает комфорт и безопасность.

6 ЦИЛИНДРОВ, 16 ПЕРЕДАЧ

Параметры V-образной двенадцатилитровой «шестерки» могут быть весьма различны в зависимости от настройки блока управления (и желания заказчика). Диапазон – от 230 до 315 кВт мощности и от 1530 до 2000 Н·м крутящего момента. Кому мало, может заказать и шестнадцатилитровую «восьмерку» с показателями 350–420 кВт и 2300–2700 Н·м соответственно. Обе модели удовлетворяют экологическим нормам Евро III. Для их достижения конструкторы «порылись» во всех основных системах. Попутно изменили конструкцию верхней части гильз и их уплотнение. Резиновые уплотнительные кольца в сечении сделали овальными – они перестали скручиваться при установке. В верхнем поясе добавили уплотнительное латунное кольцо. У крышки нижней головки шатуна теперь «колотый» стык. Шатун, откованный заодно с крышкой, обрабатывают как единое целое и лишь затем ее откалывают по заранее проделанным надрезам. Так при сборке максимально сохраняется геометрия шатуна.

Головка блока – из чугуна, легированного молибденом, с пятью клапанами на цилиндр. Пары впускных и выпускных клапанов ничем не примечательны. А вот пятый клапан особый – декомпрессорный. Его задача – сбрасывать давление в камере сгорания в конце такта сжатия на режиме торможения двигателем. Вместе с заслонкой на выпускном трубопроводе такой тормоз-замедлитель особенно эффективен на затяжных спусках.

Канул в Лету блочный топливный насос высокого давления. Ныне каждую форсунку питает ее собственный – отдельный, с электронным управлением. Как следствие, сократилась длина нагнетающих магистралей. Но дело вовсе не в экономии металла – давление впрыска выросло до 1800 кгс/см^2. Короткая, а значит, жесткая магистраль меньше «раздувается», четче отсечка дозы топлива, поэтому меньше закоксовываются форсунки. В этих условиях для качественного распыла оказалось достаточно шести отверстий, вместо восьми прежних. Изменилась траектория «обратки». Чтобы не гонять топливо по системе питания «вхолостую», трубопроводы закольцевали в непосредственной близости от насосов, а на пути в бак поставили предохранительный клапан. Но есть в этом решении одно неудобство. Конечно, если на дворе зима и в баке

Наружные зеркала – элемент пассивной безопасности.

зимнее же дизтопливо, то все как будто в порядке. А если, как это иногда случается, летнее? Теплая «обратка» в бак не поступает и разогреть его нечем, поэтому, прежде чем заправляться, узнаем прогноз погоды. Вместе с тем, аппетит двигателя невелик – всего 190 г/кВт·ч, так что теперь 600-литрового алюминиевого бака хватит надолго. Те, кому запас хода важен позарез, могут заказать повместительней. Но не более тонны. Все же магистральный тягач – не бензовоз.

Чтобы сжечь все это топливо, нужна уйма воздуха. Его поставляет турбокомпрессор, теперь – с изменяемой геометрией лопаток направляющего аппарата. Каждая из них тягой связана с шаговым электродвигателем и подчинена командам блока управления.

Еще один потребитель сжатого воздуха – тормозная система. В стандартной комплектации у нее одноцилиндровый компрессор, но в корпусе предусмотрено место и для второго цилиндра.

По принципу «отложенного спроса» спроектировано и сцепление: серийно ставят однодисковое, но если надо, в этот же картер можно установить двухдисковое. Конечно, в комплекте с другой корзиной.

Коробка передач – четырехступенчатая, с делителями до и после нее. Итого – шестнадцать передач. Алюминиевый корпус коробки легче чугунного и лучше охлаждается. Привод переключения передач – электро- или пневмогидравлический.

СТАЛЬ И ВОЗДУХ

Выбор оптимального типа подвески – задача не из легких. Ведь предпочтение можно отдать как простой и надежной рессоре, так и комфортабельному пневмобаллону. На «Актросе» предпочли компромисс: спереди – малолистовые рессоры, сзади – пневматика. Она, правда, дороже, зато сама «подбирает» жесткость в зависимости от нагрузки. А еще может «приседать» при сцепке с полуприцепом.

А вот с тормозами полное единообразие – и спереди, и сзади дисковые. Привод необычный – электропневматический. Сжатый воздух поступает к колесам через электроклапаны, а длительность их открытия регулирует реостат, связанный с педалью. Малейшее прикосновение к ней «напрягает» тормоза, слегка поднимая давление в тормозных камерах. Торможения еще нет, но все зазоры выбраны, колодки подведены к дискам. Дело лишь за решением водителя – время срабатывания привода сведено к минимуму.

Несмотря на столь мудреную схему, конструкторам удалось добиться удивительной информативности. На эти же клапаны «завязана» АБС.

ЗА РУЛЕМ

Ну, а каков же новый «Актрос» в деле? Ни тугих педалей, ни грозного, рвущего жилы рыка двигателя тут, разумеется, нет. Машина хоть и большая, но очень легкая в управлении и умная. Вздумаешь, скажем, тронуться с «четвертой» на подъеме – а на дисплее загорается знак и звучит зуммер. Мол, пожалей машину, опустись на две ступени ниже. А при торможении двигателем сама выберет оптимальную передачу.

Очень возможно, что покататься на таком тягаче захотят многие. Но слушается он только хозяина. Дело в том, что замки, в том числе и зажигания, признают лишь свой ключ, с запаянной микросхемой и кодом в ней. Код, естественно, сугубо индивидуальный. Только вот пробка топливного бака запирается вручную, по старинке.

Что ж, хорошая машина и стоит соответственно – около 62 тысяч евро. Но где вы видели дешевый «Мерседес»? ЗР



MERCEDES-BENZ ACTROS

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: допустимая полная масса автопоезда – 40 000 кг; грузоподъемность – 28 000 кг; нагрузка на оси – 7100–11 500 кгс; запас топлива – 600 л; размер шин – 295x80R22,5; колесная формула 4x2. **ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный, шестицилиндровый; рабочий объем – 12 л. Мощность – в зависимости от настройки блока управления. **ОБОРУДОВАНИЕ:** круиз-контроль, АБС, ПБС, противоугонное устройство, предпусковой подогреватель, кондиционер.

/ДИНАСТИЯ 911

СЛУЖБА



КАК ПРЕОБРАЖАЛСЯ ОБЛИК ЛЕГЕНДАРНОГО «ПОРШЕ»

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

История жизни «911-го» насчитывает почти четыре десятка лет. Один из самых своеобразных автомобилей прошлого, настоящего и будущего собрал вокруг себя море поклонников и продолжает завоевывать сердца. Но довольно похвал, перейдем к делу. Проследим, как поработало время (руками инженеров «Порше») над кузовом модели 911. Открытые машины, например «тарги», оставим за рамками обзора.

1964–1987. На смену устаревшей модели 356 пришел новый неординарный автомобиль (впрочем, фирменным традициям он не изменил – оппозит воздушного охлаждения располагался сзади). Новая ветвь генеалогического древа получила обозначение 911. Кузов первенца без изменений перекочевал на дешевую версию «Порше-912», а следом – на аскетичную модель с индексом «Т», спортивную «S» и впрысковую «Е».

В 1973 году в семье «Порше» появляется новое имя – «Каррера RS». Взрывной характер и отменную управляемость новорожденной подчеркивало появившееся на капоте (то есть сзади) антикрыло. За схожесть с утиным хвостом оно получило соответствующее прозвище. На высоких скоростях «птичья конструкция» увеличивала на 75% прижимную силу на задней оси.

Жесткие американские требования по безопасности внесли свои коррективы во внешний вид моделей. Вместо тонких бамперов установили широкие «отбойники» с дополнительными амортизаторами, которые предохраняли кузовные детали и фары при парковках. Их подвижность выдавали характерные гармошки по бокам. Подфарники перенесли с кузова на бампер. Номерной знак немного опустили, а «клыки» убрали за ненадобностью.

В 1974 году на свет появился первый «911-й» с турбомотором (внутренний индекс 930). Далее развитие модельного ряда шло и идет в двух направлениях: «Карреру» оснащают атмосферными двигателями, «Турбо» – силовыми агрегатами с наддувом. Внешне машины немного отличались друг от друга, поэтому дальше основной упор будем делать на первую модель, указывая на оригинальные черты «наддутых».

Итак, чем «Турбо» 70-х не был похож на современницу «Карреру»? Во-первых, мощный мотор потребовал еще увеличить прижимную силу на задней оси, поэтому антикрыло стало более массивным. Во-вторых, из-за широких шин пришлось раздуть колесные арки. Было и еще одно серьезное отличие, скрытое от глаз, – начиная с этой модели, кузова стали оцинкованными.

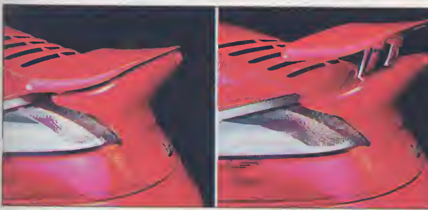
1988–1993 (проект 964 и 965 для «Турбо»). Место алюминиевых бамперов заняли детали из упругого полимера, окрашенные в цвет кузова. Этого требовала не только мода, но и безопасность. В угоду аэродинамике увеличили наклон ветрового стекла, что повлекло незначительные изменения некоторых деталей кузова.

Черты первого «Порше-911» сохранились в современных моделях.

На невысоких скоростях излишняя прижимная сила не нужна, и чтобы не расходовать понапрасну лошадиные силы, антикрыло на «Каррере» сделали подвижным: на 80 км/ч оно приподнималось, а при неспешной езде вставало вровень с капотом. Командовал работой блок управления, который получал информацию от датчиков скорости, продольных и поперечных ускорений. Водитель мог принудительно поднять антикрыло, например, чтобы охладить двигатель в затяжных пробках. В задней части, помимо бамперов, изменилась светотехника – для лучшей обтекаемости фонари приняли наклонное положение.

Все эти на первый взгляд незначительные изменения кузова существенно повлияли на аэродинамику. Коэффициент C_x снизился с 0,395 до 0,32.

Впервые в семействе появилась полноприводная «Каррера-4». От предше-



ственницы с приводом на задние колеса конструкция 4x4 отличалась тоннелем в полу кузова, где находился вал (без карданных шарниров!), соединяющий коробку передач и передний мост. Из-за унификации такие же кузова перешли и на заднеприводные «карреры-2».

Вскоре после обновления «Карреры» модели с турбомоторами тоже примерили современное платье. Мощные модификации сразу получили зализанные зеркала каплевидной формы, которые потом перекочевали на «911-е» без наддува (кстати, как и первые подушки безопасности). Кузов, по примеру предшественника, выделялся развитыми колесными арками и мощным антикрылом. Но здесь оно осталось неподвижным – перемещаться не давал расположенный под ним интеркулер.

Подвижный спойлер на «Порше-911 Турбо» последнего поколения.



Так изменялись от поколения к поколению кузова «Порше-911»:
а - 911 (1964 г.);
б - 964 (1990 г.);
в - 993 (1994 г.);
г - 996 (2001 г.).



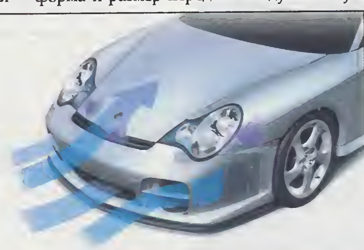


1994–1997 (проект 993). От поколения к поколению бамперы подрастали, потихоньку отвоевывая у металлических деталей кузова новое пространство. На «Каррере» середины 90-х крылья вытянулись, а капот остался прежним, поэтому бампер не преминул «захватить» свободное место. Если посмотреть в профиль на старую и новую машину, заметно, что передняя часть стала более массивной. Естественно, увеличились и воздухозаборники в нижней части бампера для обдува масляных радиаторов и тормозных дисков. Перестройка передней части, конечно, коснулась и светотехники – фары вросли в крылья, а с 1998 года еще и загорелись ксеноновым светом.

В задней части из наиболее заметных изменений – внушительные колесные арки: диски подросли в диаметре на дюйм, а покрышки стали шире на 30 мм. Возмужавшую «Карреру» стало непросто отличить от модификации с турбомотором. Однако пышные формы вредят аэродинамике, поэтому специалистам из Цуффенхаузена пришлось ради сохранения C_x еще больше наклонить ветровое стекло.

Поколение 1994 года нарушило 30-летнюю традицию. На прежних машинах «дворники» ходили по стеклу слева направо (как на автомобилях с правым рулем), а в середине 90-х наконец-то развернулись в другую сторону. Обзор и качество очистки улучшились, и не только из-за перестановки стеклоочистителей, но и благодаря иной аэродинамике и профилю стекла.

Спустя год после дебюта «Карреры» появилась и обновленная «Турбо». Причем в списке предлагаемых модификаций значились только полноприводные машины. Чтобы «провернуть» все четыре колеса, новым моторам понадобилось больше воздуха. Разместить объемистый интеркулер под капотом удалось, лишь увеличив размеры антикрыла. Конечно, изменились форма и размер передних воздухозаборников, за которыми скрыты масляные радиаторы.



Распределение воздушных потоков на «заряженной» версии «911-го» с турбомотором - «Порше-911 GT2».



1998–2002 (проект 996). В конце прошлого века фирма «Порше» представила новейшее поколение с индексом 911. И хотя родовые черты проглядывают в современном облике, ни одной кузовной детали у предшественников не позаимствовали. Автомобили получились менее рельефными, чтобы не сказать плоскими. Что поделаешь – ради функциональности приходится жертвовать формой. Бамперы еще больше потолстели, наклон ветрового стекла увеличился на 4,5°, C_x стал 0,31.

У «Порше-911 Турбо» перед задними колесными арками появились дополнительные воздухозаборники для промежуточного охладителя (интеркулера), размещенного теперь по-иному. Антикрылу, таким образом, освободили место, и теперь оно, как и на «Каррере», поднимается на скорости, увеличивая, когда это необходимо, прижимную силу.

В 2001 году передние части автомобилей подверглись легкой пластической операции. Слегка изменились головные фары, иными стали бамперы. Но никаких существенных изменений, увы, не произошло.

Хотя почему «увы»? Очевидно, в этом и есть секрет популярности «Порше»: совершенствуясь технически, беречь фирменный стиль. Подчиняясь обязательным требованиям, сохранять лицо... и по праву нести индекс 911. ЗР

ВОСПОМИНАНИЕ О ЛЕ-МАНЕ



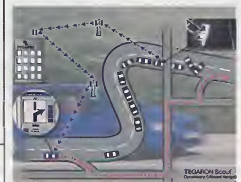
В середине 60-х годов модель «Форд-GT40» была знакома едва ли не каждому поклоннику автоспорта. Двухместное купе среднемоторной компоновки защищало флаги фирмы на гонках в Ле-Мане и выходило победителем с 1966 по 1969 год. Но времена меняются, легенды уходят... Навсегда ли?

Новый GT40 примкнет к моделям «Тандерберд», «Мустанг» и «49» и дополнит серию оживших легенд, которую «Форд» обещает постоянно пополнять. «Компания, которая выпускает и продает самые лучшие автомобили, побеждает. И мы, конечно, хотим стать первыми, – комментирует сообщение президент Билл Форд. – Лучшего символа победы, чем GT40, я представить себе не могу». Новое купе повторит знаменитого предка хотя бы в одном: будет построено немногим более сотни машин по цене 100 тыс. долл.

Нижегородская фирма «Техносервис» по своей инициативе разрабатывает для Министерства обороны многоцелевое транспортное средство повышенной проходимости. Модульная конструкция позволит на одних и тех же агрегатах строить двух- или трехосные модификации машины полной массой 2,5–6,0 т и вместимостью восемь–четырнадцать человек. На несущей раме можно устанавливать обычный или бронированный кузов, а высокую живучесть транспортеру обеспечат отдельные приводы к каждому колесу от раздаточной коробки. Первый образец должен быть готов к лету.

ЭЛЕКТРОНИКА – ВЕЩЬ НУЖНАЯ?

Под панелью приборов и под капотом автомобиля спрятано немало компьютеров, мониторов. Нужны ли они водителю и какие именно – такова тема опроса, проведенного в Германии. Вот как распределились положительные ответы: бортовой компьютер – 80%; навигатор – 80%; система «хэндс фри» для сотового телефона – 85%; факс – 42%; спутниковое телевидение – 39%; кнопка вызова службы спасения – 50%.



Девять из десяти водителей хотели бы иметь подобную систему корректировки выбранного навигатором маршрута.

А вот какие возможности хотели бы ныне иметь пользователи автомобиля: дистанционная диагностика бортовой электроники – 71%; электронная почта – 50%; автоматическая обработка навигатором сведений о заторах – 89%.

Ну и напоследок главный вопрос: сколько водители выложили бы за эти удобства? Пятая часть опрошенных готова расстаться с 1000 евро, 28% – с 2500 евро, а еще 24% считают, что все это... должно входить в базовую комплектацию.

ТОРМОЗНОЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ

Что такое круиз-контроль, хорошо известно: водитель выбирает подходящую скорость и снимает ногу с акселератора. Теперь, даже если дорога пойдет в гору, автомат «поддаст газу» и сохранит скорость движения. А если – под гору? Если даже с выключенной подачей топлива автомобиль продолжает разгоняться? На этот случай у водителей-дальнобойщиков есть специальный гидродинамический тормоз – ретардер, гасящий избыточную кинетическую энергию в масляной ванне между лопатками статора и ротора. В новом агрегате немецкой фирмы ZF, названном «Интардер-2», вместе с увеличением рассеиваемой мощности с 420 до 500 кВт введена функция «Бремзомат» для поддержания постоянной заданной скорости на спуске – аналог круиз-контроля, только для тормоза. Еще одно преимущество новинки – общий картер и общее масло с коробкой передач, менять которое нужно лишь через 90 000 км пробега.

УНИВЕРСАЛ «ПЕЖО-307 SW», чья премьера была осенью во Франкфурте, перешел в разряд серийных. Он значительно крупнее базового хэтчбека: колесную базу растянули на 120 мм, а длина, ширина и высота выросли на 200, 11 и 34 мм соответственно.

Чтобы усилить впечатление простора и без того огромного салона, в крыше разместили панорамный люк, раскинувшийся на 1,33 м²; общая же площадь остекления - 5,34 м² - это без малого третья часть кузова! Один из главных козырей машины - возможность пожертвовать багажником в пользу двух дополнительных мест. Оснащаемый двумя бензиновыми или двумя дизельными моторами мощностью от 66 кВт/90 л. с. до 100 кВт/136 л. с., «Пежо-307 SW» попадет в руки первых покупателей уже в ближайшие недели.


«Пежо-307 SW».

АВТОБУС ИЗ... КАРТОФЕЛЯ И СВЕКЛЫ

Передняя панель этого автобуса МАН изготовлена из пластика, «выращенного» на поле: вместо вредного для здоровья стекловолокна тут применены волокна и смолы естественного происхождения. Исследования этих новых материалов проводят институт волокон в Бремене и технический университет Брауншвейга, а передок отформовала фирма «Кёрбер Кунстштоффтехник».

Начать испытания с передней панели решили не случайно: она первой принимает на себя механические удары, воздействие абразивной пыли и противогололедных средств.



БУДУЩЕЕ –

На «заряженных» двигателях будем устанавливать систему, изменяющую длину впускного тракта. Чтобы облегчить конструкцию, сделаем коллектор из пластика.

Разборный масляный фильтр со сменным картриджем утилизировать проще, чем неразборный аналог.

Поршень выполним низким: так выиграем и в массе, и в высоте мотора, сократим инерционные нагрузки. Верхняя головка шатуна – трапециевидная: при меньшей массе способна выдерживать большие нагрузки. «Отрывные» шатуны для наших моторов изготовлены по технологии фирмы «Опель»: сначала точно обрабатываем, потом отделяем крышку.

В самой по себе конструкции нашего мотора – ничего сверхъестественного. Рядная «четверка» с двумя клапанами на цилиндр нас вполне устроит в качестве «печки».

ПОД КАПОТОМ / КОНСТРУКТОР

ВЫБИРАЕМ КОНСТРУКЦИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ, АНТОН ЧУЙКИН

Мотор – самый «долгоиграющий» агрегат автомобиля: постепенно совершенствуясь, он нередко служит двум, а то и трем поколениям машин. Подходить к проектированию надо со всей ответственностью: строить крепкую основу и заглядывать как можно дальше в будущее, предусматривая неоднократные модернизации.

Учитывая, что мы делаем машину начала, а не середины XXI века, остановимся на ДВС с привычными видами топлива – бензин и дизельное. Водород и прочие газы будем рассматривать как альтернативу на будущее.

Двигатель располагаем спереди поперечно, с наклоном, экономно распоряжаясь пространством: надо оставить место для варианта 4x4!

ОДИН И ЧЕТЫРЕ

Такой рабочий объем – 1,4 л – мы выбрали для базового бензинового мотора. Предполагается три его версии с перспективой освоения четвертой, «заряженной»… но, помня лимит цены автомобиля – 5000 долларов, основное внимание уделим первой, самой простой и недорогой.

Здесь можно поступиться удельными показателями ради ресурса, экономичностью ради всеядности и новаторством ради ремонтопригодности. Именно поэтому скромный восьмиклапанник выдает всего-то 34 кВт/л (46 л. с./л) – зато готов потреблять бензин с октановым числом от 91 и выполнять нормы Евро III без особых технических ухищрений. Им найдется место на следующих, более дорогих модификациях. Относительно большой рабочий объем сделает мотор тяговитым и оставит хороший запас на модернизацию и форсировку.

Блок – чугунный, с межцилиндровым расстоянием 89 мм, которое позволяет сделать протоки для охлаждающей жидкости. Полностью уравновешенный коленвал – с единой крышкой коренных вкладышей; тем самым увеличивается жесткость блока, снижаются шум и вибрации.

На блоке предусмотрим приливы для компрессора кондиционера, мощного генератора – не исключено, что позже он возьмет на себя и функции стартера, как новейший «Энерджен-5», показанный «Пежо» и «Делфай» (ЗР, 2002, № 1). А вот насос гидроусилителя руля нам не потребуется – доверим и это электричеству.

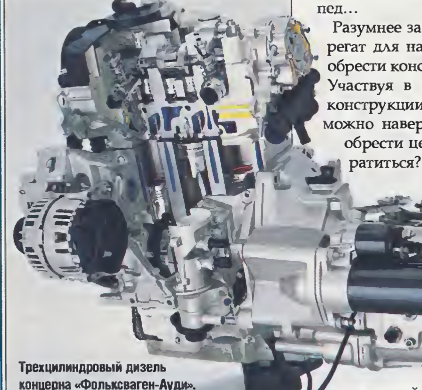
Привод распредвала – только зубчатым ремнем: современные изделия служат по сотне тысяч километров, в отличие от цепи, почти не шумят и не растягиваются. На клапаны будем нажимать через гидротолкатели, чтобы свести к минимуму трудоемкость ТО. Кстати, его минимальная периодичность – 15 тыс. км при условии заправкой маслом группы SH; при использовании смазок уровня SJ и выше сроки обслуживания могут быть отодвинуты на 30-тысячные рубежи.

Поршневую группу, камеру сгорания, системы питания (разумеется, распределенный фазированый впрыск) и зажигания (здесь мы, очевидно, объединим катушки и свечи) нарисуем в общих чертах: доводку мотора доверим специализированной европейской фирме. Так быстрее, надежнее – и в конечном счете выгоднее.

Этот мотор выступит первопроходцем – предельно упрощенная версия слабейших западных одноклассников. За ним последуют еще две модели: 16-клапанный двигатель того же объема и максимально унифицированный с ним 1,6-литровый мотор с большим диаметром цилиндров. Здесь уже придется ориентироваться только на «95-й» бензин, регулировать фазы, менять длину впускного тракта и вообще привлекать последние новинки моторостроения, чтобы, не жертвуя мощностными показателями, соответствовать будущим экологическим нормам.

ЦЕННОЕ ПРИОБРЕТЕНИЕ

Среди модификаций любого зарубежного автомобиля обязательно есть несколько дизельных. Недавно концерн «Фольксваген» отрапортовал, что их уже выпускают больше, чем бензиновых моторов. Известны своими дизельными пристрастиями французы; характерные постукивания доносятся со стороны восходящего солнца... Значит, и наш автомобиль без дизеля далеко не уедет.



Трехцилиндровый дизель концерна «Фольксваген-Ауди».

Да вот беда – с этими двигателями для легковых машин в России серьезно не работали. Слишком много времени утекло с той поры, когда дизель ВАЗ мог считаться современным. ГАЗ-560 – как ни крути, лицензионный «Штайр». Что ж, учиться строить дизели? Это как выдумывать велосипед...

Разумнее заказать современный агрегат для нашего автомобиля: приобрести конструкцию и технологию. Участвуя в адаптации зарубежной конструкции к местным условиям, можно наверстать упущенное, приобрести ценный опыт. К кому обратиться?

Пожалуй, лучше всего подходит опять-таки «Фольксваген». Он стал пионером в освоении малолитражных дизелей, да и сейчас не сдает позиций. За основу берем моторы «Ауди-А2» и «Поло»: нам очень кстати придутся трех- и четырехцилиндровые агрегаты с одинаковой «геометрией», унифицированной «начинкой» и прекрасными показателями (см. табл.). Благодаря насос-форсункам они выполняют еще перспективные дизельные нормы Евро IV и отличаются завидной экономичностью. Безусловно, это недешевые двигатели: однако лучше дорогой дизель, чем никакого.

К тому же мы постараемся сэкономить: от трехцилиндрового мотора достаточно получить, согласно техзаданию, 45 кВт/61 л. с. Впрочем, выдаст больше – не обидимся. При развертывании производства в России цена мотора несколько снизится... хотя не факт, что весь двигатель стоит делать здесь. Разумнее ограничиться некоторыми комплектующими и сборкой.

Ручаемся, вам понравится дизель! И как знать, несмотря на высокую, по сравнению с бензиновым мотором, цену, возможно, именно этот мотор станет массовым.

Двигателисты уже работают на будущее, а мы тем временем отправляемся в КБ трансмиссий: здесь всего несколько ступенек... Считать их будем через месяц. ЗР

ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВРЕМЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ КЛАССА В

	Число цилиндров и клапанов	Рабочий объем, см³	Диаметр цилиндра x ход поршня	Степень сжатия	Система питания	Номинальная мощность, кВт (л. с.)/об/мин	Максимальный крутящий момент, Н·м/об/мин	Удельная мощность, кВт/л (л. с.)
«Пежо–206 XT 1,4»	4–8	1361	75,0x77,0	10,2:1	РВ	55(75)/5500	111/3400	40(54)
«Пежо–206 XT 1,6»	4–16	1587	78,5x82,0	11,0:1	РВ	80(109)/5750	147/4000	50(68)
«Опель–Корса 1,2 Изитроник»	4–16	1199	72,5x72,6	10,1:1	РВ	55(75)/5600	110/4000	46(63)
«Опель–Корса 1,4»	4–16	1389	77,6x73,4	10,5:1	РВ	66(90)5600	125/4000	48(65)
«Рено–Клио RTE 1,4»	4–8	1390	75,8x77,0	9,5:1	РВ	55(75)/5500	114/4250	40(54)
«Рено–Клио RXE 1,4–16V»	4–16	1390	79,5x70,0	10,0:1	РВ	74(100)/6000	127/3750	52(71)
Проект 1,4 8V	**4–8**	**1378**	**75,5x77**	**9,5:1**	**РВ**	**47(64)/5500**	**110/3200**	**34(46)**
Проект 1,4 16V	**4–16**	**1378**	**75,5x77**	**10,0:1**	**РВ**	**60(82)6000**	**122/4000**	**44(60)**
Проект 1,6 16V	**4–16**	**1586**	**81x77**	**10,0:1**	**РВ**	**74(100)/5800**	**140/3800**	**45(61)**
«Фольксваген–Поло 1,4 TDI»	3–6	1422	79,5x95,5	19,5:1	ДТО	55(75)/4000	195/2200	39(53)
«Фольксваген–Поло 1,9 TDI»	4–8	1896	79,5x95,5	19,0:1	ДТО	74(100)/4000	240/1800–2400	35(48)

РВ – распределенный впрыск: ДТО – дизель с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха.

В ПОПУГАЯХ ОНИ

ШЕСТЬ, СЕМЬ, ДЕСЯТЬ – В МЕТРАХ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНТОН ЧУЙКИН

Век назад, как только сильные мира сего поверили в возможности автомобиля, производители, стараясь угодить богатым и титулованным клиентам, стали возводить роскошные дворцы на четырех колесах. Водитель где-то там, за толстым стеклом орудует рулем и педалями, а пассажиры



лишь сменили роскошь стационарной гостиной на комфорт передвижной.

Всеобщая демократизация не обошла стороной и лимузины. Строить самобытные «крейсеры» для единичных клиентов престижно, но безумно дорого. Поэтому даже именитые «Мерседес-Бенц» и «Роллс-Ройс» в угоду толстосумам и оригиналам «всего лишь» удлиняют стандартные модели. Кстати, британцы доверяют эту работу давнему партнеру – кузовной мастерской «Парк Уорд».

Вообще-то построить стретч (stretch – растянутый) можно из любого автомобиля. Вспомните подросшие «волги», «москвичи» и «десятки» (см. ЗР, 1997, № 8; 1999, № 9). Весьма условно подходы к созданию стретчей разделили на европейский и американский.

В Старом Свете, где давно уже царствуют машины с несущими кузовами, изготовителям длинных версий приходится очень серьезно вмешиваться в конструкцию. Новые силовые элементы, цельные крыши, двери (включая даже передние), боковины... Зачастую форсируют моторы и перекраивают подвески, тормоза, рулевые управления. В общем, едва ли не пришивают пальто к пуговице. Соответственно, и стоимость стретчей в энное число раз превышает цену серийного прародителя. Кто бы ни растягивал автомобиль – сторонняя фирма или сам изготовитель (они, кстати, реже покушаются на собственные детища), в итоге длина составляет 120–125% начальной, или 6–6,5 «абсолютных» метров.


Чтобы сделать стретч, у «Вольво S80» [illegible]

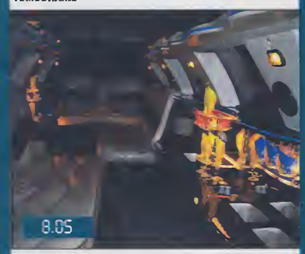
СЛАДКАЯ ЖИЗНЬ

Почти каждый рабочий день лимузина – праздник. И каждый праздник – рабочий день...

7.50, суббота. Этот гараж расположен не в Беверли-Хиллз и не на Манхэттене, а в Москве, неподалеку от улицы Правды. Парк фирмы «Лимузин-сервис» – более десятка машин длиной 7,5–10 м.



8.00. На длинных машинах маневры задним ходом выполняются по зеркалам – оборачиваться бесполезно. Соответственно, водителей набирают с опытом работы не только на легковых автомобилях.



8.05. Салон для новобрачных... а также свидетелей, друзей, родственников – места хватит на десятерых. Главное, шампанское не забыть!



8.10. В ЗАГСе надо быть нескоро, через три часа, но женитьба не терпит суеты: будущие супруги еще примеряют свадебные наряды, а их экипаж уже в пути.

ГОРАЗДО ДЛИННЕЕ

ДЛИНА СТРЕТЧЕЙ НЕ ВПЕЧАТЛЯЕТ

Америка – страна не только равных возможностей, но и рамных автомобилей. Вернее, одного, но какого – «Линкольн-Таун Кар». Поколение за поколением сохраняет жесткий хребет, похоже, только в угоду многочисленным поклонникам стретчей. Конечно, за океаном растянут любую машину – например, фирма «Крафтсмен» специализируется исключительно на вседорожниках. Длиннобазным делали даже «Фольксваген-Жук», теперь взялись и за «Нью-Битл».

Один из самых престижных и... самых коротких (всего 6158 мм) лимузинов – «Мерседес-Бенц [illegible]»

И все же благодаря именно «таун карам» и, в недавнем прошлом, рамным «кадиллакам» (модель «Флитвуд Брогам») постройка стретчей в Америке превратилась в своеобразную индустрию. Мелкие компании специализируются на комплектующих, которые соединяют вместе производители стретчей («Кристал», «Ультра», «Де Брайен»). Итог их работы – выросший на 40–100% (!) автомобиль стоимостью в среднем 60 тыс. долларов при начальных 30. И это уже с оборудованием!

Американские лимузины достигают в длину 10 метров. Дальнейшие порывы производителей сдерживает местное законодательство, согласно которому более «протяженный» автомобиль должен быть... трехосным. Впрочем, есть и такие.

Итак, чтобы сделать длинный лимузин, компания покупает серийный «Линкольн». Можно заказать специальную комплектацию, сэкономив на карданном вале и выпускной системе (маловаты!). Машину разбирают и безжалостно разрезают пополам. Передняя и задняя части еще пригодятся, в их конструкцию внесут лишь минимальные изменения. А вот прежнюю раму – в утиль: никаких вставок, только новый хребет! Его протяженность зависит от длины заложенного корабля. В Америке распространены (чтобы не сказать стандартизированы) три размерные группы – длина стретчей около 7,5, 8,5–9 и 10 м. Под эти габариты небольшие мастерские делают панели, кузова, стекла, рамы и т. д.

Двигатель и коробку передач оставляют без изменений. В ходовой усиливают лишь пружины да иногда сайлент-



Помимо представительских и праздничных обязанностей у удлиненных машин есть иная, не менее почетная и нужная профессия. «Вольво» от фирмы «Нильсон» работает под музыку не Мендельсона, но Шопена.

Стретч из «Жигулей» не столь эффектен, как «Линкольн». Зато уникальность растянутой «семерки» неоспорима.



8.20. При неспешной езде в свадебном кортеже расход топлива невелик – всего 25 л/100 км...





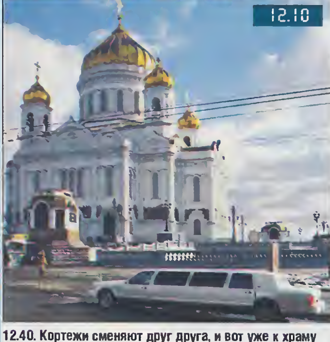
9.15. «Голова в цветах...» Как когда-то лошадей на свадьбу, сейчас украшают машины. Кто-то полагается на собственный вкус, иные клиенты доверяют декор фирмам-владельцам лимузинов. Последний штрих перед выходом невесты – гвоздики на крышу!

11.30. Чуть не пропустили самого главного: «наши» Сергей и Наталья уже расписались! (Теперь, помимо временного транспортного средства – лимузина, у Наташи есть постоянное). Совет вам да любовь!





11.35. Разъезд у «грибоедовского» дворца: длинных машин здесь больше, чем троллейбусов на Садовом. Кстати, красный стретч несет на боку «тавро» предыдущего владельца - дуэта «Академия». Еще одна профессия лимузинов - служенье «музам» российской эстрады.



12.10. После ЗАГСа - традиционная прогулка по Москве. Вы куда, на Воробьевы? А мы на Поклонную! Значит, на Васильевском, глядишь, встретимся. Несколько кортежей временами соединяются в длиннющую вереницу... Наша пара для начала отправилась к храму Христа Спасителя.

12.30. Вообще-то самое главное, ради чего, собственно, и катаются свадьбы по столице, в кадр не вошло: у багажника поднимают тосты за новобрачных... Ну, а нам надо работать, поэтому предлагаем оценить угол поворота передних колес «Линкольна»...



12.40. Кортежи сменяют друг друга, и вот уже к храму отправляется другая пара. А Наташу с Сергеем лимузин увозит к праздничному столу. Сладкая жизнь продолжается...

12.40

Горько!

блоки нижних рычагов. Двигатель серийных «таун каров» – V8, 4,6 л, 164 кВт/223 л. с. – и прочие узлы с американским запасом прочности вполне подходят и лимузинам. К тому же вмешательство в «начинку» потребует хлопотной и дорогой сертификации.

Между передней и задней частями машины строят самое главное – роскошную просторную гостиную. Крышу автомобиля, в отличие от европейских, покрывают материалом «под кожу» – не «крутизны» ради, а технологичности для: попробуйте выдержать чистые ровные линии на нескольких метрах стальной панели! Почти всегда длинный автомобиль сохраняет четыре штатные двери, реже добавляют еще одну справа или удлиняют задние.

Собранный и окрашенный кузов начиняют видео- и аудиоаппаратурой, полированной мебелью и кожаными диванами, иллюминируют сообразно фантазии производителя и пожеланиям заказчика. Впрочем, и внешний вид, и оборудование лимузинов разных фирм зачастую весьма близки. На самых длинных и от души электрифицированных машинах иногда ставят дополнительные отопитель и кондиционер, а также генератор и аккумулятор. Еще одну, третью по счету батарею используют как резервную – только для пуска мотора при отказе штатных систем.

Длинный лимузин готов к работе; впрочем, если в европейском стретче еще можно представить озабоченного делами бизнесмена, то американский самим своим видом намекает на бурные развлечения. Какой, к черту, офис на колесах! Не строгая тройка, а желтый фрак, и больше, больше фонариков на погонный метр лимузина! Добро пожаловать в Голливуд!

Даже будучи удлинен в 1,5–2 раза, «Таун Кар» демонстрирует заокеанскую долговечность: намотать за 5–10 лет несколько сотен тысяч километров для него не проблема. Кстати, после этого машины могут внезапно сменить место жительства и почти в первозданном, вполне презентабельном виде оказаться в России. Видели, как из-за угла показывается украшенный пупсом и цветами капот? А дальше потянулся салон: метр, два, три... В попугаях он, кстати, гора-а-аздо длиннее...

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «ЛИМУЗИН-СЕРВИС» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

/БЕЗОПАСНОСТЬ

ТО ЛИ ЛЮДИ, ТО ЛИ КУКЛЫ

МАЛЬЧИКИ ДЛЯ БИТЬЯ

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

...Напряженную тишину испытательного комплекса прорезал звук мощного удара, и уже через несколько мгновений смятый автомобиль застыл на бетонном полу. В считанные секунды самый зрелищный этап крэш-теста завершен. Теперь дело за специалистами, которым предстоит проанализировать результаты сымитированной аварии... Максимально точно оценить пассивную безопасность автомобиля невозможно без участия «подопытных кроликов», в роли которых выступают специальные манекены.

РОЖДЕНИЕ

Как и многие ноу-хау, манекены пришли в автомобильный мир из авиации. Начало было положено вскоре после Второй мировой войны, когда по заказу ВВС разработали модель для испытаний катапульт.

Первые автомобильные манекены, которые дебютировали чуть позже, были примитивны и напоминали человека лишь силуэтом. Но эволюция шла стремительно. Из молчаливых, безучастных кукол, сообщающих о травмах лишь стертым мелом на «пострадавших» участках, они превращались в сложных роботов, напичканных дорогой электроникой. Настоящий прорыв пришелся на 1973 год, когда появились манекены «Гибрид». Они используются для фронтальных крэш-тестов и по сей день. Конечно, «гибриды» не единственные в своем роде. Наряду с ними в разных концах света испытатели работают с моделями «Краби», «БиоРид», «Тор» и другими.



Об автомобильных манекенах мир услышал в 50-е годы.

ВОСПИТАНИЕ

Наиболее сложная задача, которую продолжают решать специалисты, – заставить манекен вести себя во время испытаний в точности по-человечески. Антропоморфизм – наделение человеческими свойствами – включает имитацию анатомии, распределение массы тела, повторение углов сгиба суставов, прочности костей и сухожилий по образу и подобию homo sapienc. Учитывается даже упругость кожи! А ведь первенцы ограничивались одним датчиком ускорения в голове.

Современный манекен куда сложнее. Например, «Гибрид III» (Hybrid III) содержит акселерометры не только в голове, но и шее, груди, бедрах, коленях... Все они призваны зафиксировать силы и моменты, которые действуют на человека во время аварии, и понять, насколько они опасны для жизни и здоровья. По сути, «Гибрид» представляет собой аналог «черного ящика» – бортового самописца, неизменного атрибута любого современного самолета.

ПОРТРЕТ В ПРОФИЛЬ

В конце 70-х конструкторы озаботились безопасностью и при боковых ударах, поскольку их количество лавинообразно росло. Для этих целей манекены «Гибрид» и им подобные подходили плохо. Рождение «ЕвроСида» ознаменовало новый этап в развитии и производстве подопытных кукол. При его создании специалисты сконцентрировались на детальной проработке корпуса манекена: каждое ребро «ЕвроСида» снабжено отдельными датчиками и гидравликой, так что определить степень деформации грудной клетки и нагрузку на тот или иной участок тела можно с ювелирной точ-



ностью. «ЕвроСид» уже вовсю используют при проведении тестов EuroNCAP (ЗР, 2001, № 5), программа которых с недавних пор включает боковой удар.

СЕМЕРО ПО ЛАВКАМ

Вскоре испытания станут еще более строгими и разноплановыми, поэтому уже сейчас многие фирмы идут на полшага впереди, перекрывая существующие требования. Например, разработаны различные модели как манекенов-мужчин, так и женщин, в которых учтены физиологические особенности разных полов. В первую очередь различия касаются массы. Если отдельные мужчины племени «Гибрид» весят под 120 кг, то представительницы слабого пола – от 50 кг. Все чаще возникает вопрос о безопасности пешеходов. Уже разработаны и выпускаются особые куклы, которым уготована невеселая судьба – месяц за месяцем попадать под колеса машин...

Но все же самая актуальная на сегодня тема – детская. Как безопаснее возить ребенка: в специальном кресле или без? Как лучше устанавливать детское сиденье – по ходу движения или наоборот? На эти вопросы помогают ответить целые группы манекенов-детей: они имитируют малышей в возрасте трех, шести лет и 12-летних подростков. Наряду с детсадовцами в семье появились полуторагодовалые и годовалые младенцы, нашлось место даже для шестимесячных «грудничков»!

АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

Чтобы добыть достоверную информацию, манекен должен работать с точностью швейцарского хронографа, без права на ошибку – ведь подготовка теста стоит не один десяток тысяч долларов. Поэтому особенно ответственна процедура калибровки. Перед каждым ударом манекен разбирают на основные узлы. Вначале испытанию подвергают голову, затем к голове монтируют шею и отправляют на следующий тест. Так, путешествуя от одного стенда к другому, манекен постепенно приобретает законченный, цельный облик. В общей сложности кукла проходит не менее девяти тестов, прежде чем ее допускают к крэш-тесту.

Бывает, в ходе калибровок выясняется, что та или иная деталь не удовлетворяет нормативам. Тогда приходится заказывать новые комплектующие, а это ой как недешево! Например, комплект ребер выдерживает, как правило, не более 10 тестов, а потом будьте любезны раскошелиться на 3000 долларов! Но эта цифра меркнет перед заменой манекена в сборе, цена которого достигает 220 000 долларов. Добавьте сюда сложные калибровочные стенды, видео- и фотооборудование, способное снимать до нескольких сотен кадров в секунду, системы поддержания микроклимата в лабораториях – и станет ясно, сколь дорого обходятся полученные при тестах данные.

Впрочем, цена человеческой жизни определяется иными категориями... [ЗР]

НАША СПРАВКА

Исследования в области пассивной безопасности ведут и в России. Например, в распоряжение специалистов Дмитровского полигона (НИЦИАМТ) недавно поступил современный комплекс с калибровочным и измерительным оборудованием. Проведены первые испытания с использованием новейших манекенов «Гибрид III». К грядущему в 2003 году ужесточению правил сертификации автомобилей в Дмитрове готовы. Помимо фронтального удара, в новой, более строгой методике предусмотрен боковой крэш-тест, специально для которого уже закуплен манекен «ЕвроСид».





Более 30 датчиков «Гибрида III» отправляют сведения по ста информационным каналам с частотой до 20 000 раз в секунду. Подготовка к тесту требует полной разборки манекена.



«ЕвроСиду», который испытывает автомобили на боковой удар, руки не нужны. Калибровка начинается с теста головы, в ходе которого ее «роняют» с высоты в полметра на стальную плиту.



МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛИ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, МАКСИМ САЧКОВ, АНАТОЛИЙ СУХОВ

ЧТОБЫ ПОНЯТЬ – НАДО ГОНЯТЬ

ЛЕТНЯЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ШИНА ОТ «ГУДЬИРА»

Опыта создания супершин фирме не занимать – за 34 года в формуле 1 американские шинники завоевали рекордное количество титулов. В «Гудьир» обуты и болиды заокеанской серии CART, где скорости еще выше, и многих национальных формул. Любителей «прохватить» по скоростным автобанам тоже немало, а по мощности форсированные моторы не намного уступают гоночным. Вот для таких «горячих автомобилей» (и горячих парней!) «Гудьир» разработал шину Eagle F1 GS-D3. Проектировали и испытывали ее в исследовательском центре в Люксембурге, где создают спортивные шины. Неспроста и обозначение «F1»: новая шина – прямой потомок дождевой «формульной» покрышки.





Энди Ваймер, ведущий инженер подразделения формулы 1 компании «Гудьир». Он возглавлял группу разработчиков «Игл Ф-1».

Как мы уже писали (ЗР, 2002, № 2), для улучшения управляемости протектор должен быть по возможности монолитным. Но без канавок не обойтись: отвод воды для широкой скоростной шины организовать непросто. Конструкторам «Игл Ф-1» удалось примирить эти два противоречивых требования. Широкие трапециевидные канавки на протекторе (фото 1) расположили под малым углом к продольной оси шины – они эффективно отводят воду даже на предельных скоростях, поэтому шину можно без натяжки считать дождевой: тормозная и разгонная динамика, а также маневренность на мокром асфальте достойны высшей оценки.

Центральная часть протектора осталась цельной по всей окружности. Монолитными выполнены и боковые шашки, как на настоящей гоночной «резине»: при качении они не «подламываются», а воспринимают нагрузки непрерывно и равномерно. Это не только улучшает управляемость, но и исключает внезапные срывы в критических режимах, делая поведение шины более предсказуемым.

Пятно контакта удалось сделать достаточно широким, почти как на «формульном» псевдослике. Благодаря этому «Игл Ф-1» великолепно ведет себя и на сухом асфальте, а традиционный уже кремнезем («силика») в составе протектора обеспечивает шине повышенный ресурс. Позаботились конструкторы и о защите дорогих легкосплавных колес: кольцевой выступ на боковине шины прикрывает закраину обода.

Один из важнейших показателей для скоростных шин – уровень шума. У новинки он рекордно низкий: благодаря широким канавкам, исключающим воздушные хлопки при качении колеса, и крупным цельным шашкам не возникает заметного резонанса во всем диапазоне скоростей даже на изношенной шине.

Журналистам предоставили возможность оценить новинку, сравнив ее с изделиями конкурентов на полигоне. Действительно, «Игл Ф-1» оказалась очень «острой», но вместе с тем великолепно сбалансированной шиной и по сумме плюсов – явным лидером. Ее продажи начались в марте 2002 года, а линейка типоразмеров даже «демократичнее», чем можно было предположить – от 195/50R15. Для тех типоразмеров, которых пока нет в ассортименте, «Гудьир» продолжит выпуск предшественницы – модели GS-D2.



Eagle F1 GS-D3 спортивная шина, адаптированная для обычных дорог.



ЖИДКИЙ БИНТ...

...ПРЕВРАЩАЕТСЯ В ПОЛОСКИ «СКОТЧА»



Железные «руки» наносят покрытие, которое затем удаляют руки из плоти и крови.

После тщательной проверки качества лакокрасочного покрытия новенький автомобиль надо еще доставить покупателю в первозданном виде. А путь бывает неблизким, и малейшие царапины испортят товарный вид, сведя на нет все старания технологов.

Поэтому обычно машину подвергают консервации – наносят специальное защитное покрытие, например, на восковой основе. Обратный процесс – удаление консерванта – проводят дилеры в рамках предпродажной подготовки. Восковые составы обходятся заводу примерно в 3 евро на автомобиль, автосалону – в десять раз дороже! Конечно, процедуру хотелось бы сделать как можно дешевле и для завода-изготовителя, и для продавца, не поступаясь степенью защиты кузова от вредных воздействий.

Кроме того, удалять покрытие приходится растворителями, то есть наносить урон окружающей среде. США и Канада вообще запретили воск – там признают лишь... обклейку липкой лентой (примерно так защищают дисплеи на часах, калькуляторах, мобильных телефонах).

Процедура трудоемкая – например, если все автомобили «Ауди» защищать «скотчем», придется занять 120 человек в три смены. Поэтому в Ингольштадте решили лучше один раз потратить 5 млн. евро на автоматический комплекс, в котором роботы полоску за полоской распыляют (!) на кузов жидкий полимер. Застывая, он превращается в... ленточки «скотча». Кузов обрабатывают сразу после окраски, так что защита работает и на этапах сборки! Каждый «Ауди» оказывается оклеенным 1,7 кг ленты, которую можно удалить вручную без применения каких-либо растворителей.

Восемь роботов-«обойщиков» проводят процедуру за 4,5 минуты и 25 евро, что в целом дешевле традиционных консервантов, а значит, вполне устраивает руководство концерна.

ЗР

«ШТАКЕТНИК» XXI ВЕКА

ЛИЦО АВТОМОБИЛЯ СТАНЕТ КРАСИВЫМ И ПРОЧНЫМ

Среди фирм-поставщиков есть специалисты в довольно узкой области. Но именно в ней они достигают совершенства. Американская «Лэк энтерпрайз», например, занимается в основном декоративными колпаками на колеса и решетками радиаторов. Изделие вроде немудрящее: главное, было бы красивым.



Блестит и гнется, не колется и не царапается – такова решетка этого «Форда».

Но ведь решетка стоит на переднем крае обороны машины и одной из первых принимает на себя удар при столкновении или неловкой парковке. Во втором случае ее замена станет одной из основных статей расхода. Если только это не изделие HIPP-140™, изготовленное по совершенно новой запатентованной технологии.

Основа конструкции – пластик, способный упруго деформироваться при ударной нагрузке. В процессе монтажа решетка радиатора ведет себя как вполне жесткая конструкция. Тончайший (46 мкм) слой хрома одновременно пластичен и устойчив к царапинам и коррозии.

Теперь автомобильные модельеры могут максимально выдвинуть решетку радиатора, не боясь при этом нанести ее осколками травму попавшему под автомобиль (не дай Бог, конечно) пешеходу, поскольку нет самих осколков. Компоновщики тоже довольны – освободилось немного места под капотом.

Пока «Лэк энтерпрайз» снабдила новой облицовкой «Форд-Тандерберд» 2002 года, а вообще фирма работает и с таким гигантом автоиндустрии, как «Даймлер-Крайслер». Кстати, именно на «Крайслере-Нью-Йоркер» новая технология была впервые опробована еще в 1994 году. Блеск той первой решетки до сих пор не потускнел, что и дало новинке путевку в большую серийную жизнь.

В ОЖИДАНИИ ВОДОРОДА?

СЖИЖЕННЫЙ МЕТАН ФОРМИРУЕТ ИНФРАСТРУКТУРУ БУДУЩЕГО

Согласно всезнающей статистике, в 2001 году по дорогам мира колесили почти 1,5 млн. автомобилей, заправленных сжатым природным газом – метаном. Их было бы больше, вот только пополнить запас этого экологически и экономически привлекательного топлива можно далеко не везде, ведь компрессорные станции строят только над газопроводами. В Германии, к примеру, таких АГНКС всего 200.

И вот концерны «Арал», БМВ, «E.ON Энеджи», «Линде» решили начать создание сети газонаполнительных станций нового поколения. Смысл новации в том, что природный газ охлаждается до -161°C и при давлении всего 0,6–1 МПа (6–10 атм) переводится в жидкое состояние. Такой метан можно доставлять в специальных цистернах. Далее его нетрудно залить в баки-термосы автомобиля, установленные вместо тяжелых стальных баллонов, которые должны были выдерживать до 20 МПа (200 атм). Несмотря на немалую толщину стенок из специальной теплоотражающей пленки, внутри этих баков остается достаточно места, чтобы вместить запас жидкого метана на 500 км пробега против обычных 200–250 км для сжатого газа. Сегодня успехи теплотехники таковы, что даже летом удается сохранить запас сжиженного газа в течение двух недель. А больше вряд ли нужно для автомобиля, если только он не используется «по праздникам».



Процедура заливки газа почти не отличается от заправки бензином. За минуту в «термос» попадает до 70 литров.

При этом сохраняются все экологические достоинства альтернативного топлива: на четверть меньше выбросы CO_2, на 80% – CO. Если же посчитать конечную выгоду потребителя, то в Германии с учетом налогов она составит 40% по сравнению с бензином.

Первая LNG-заправочная станция (Liquefied Natural Gas) открылась в Мюнхене и обошлась в 400 тысяч евро. Но эти расходы понесены не только ради сиюминутных целей. В будущем здесь предполагают переход на жидкий водород, требующий, в принципе, той же технологии хранения и заправки независимо от того, будет ли автомобиль сжигать его в цилиндрах или превращать в электрический ток в топливных элементах.

Сжиженный газ, кстати, можно использовать и до того, как он попадет в цилиндры двигателя. Ведь испаряясь, он забирает тепло из окружающей среды, и если этот процесс проводить в специальном теплообменнике, то получим… кондиционер, работающий без затрат энергии! Или, коли речь идет о грузовике, – рефрижератор, экономящий до 15 л дизтоплива в день и не тарахтящий на стоянке.



ДВОРЕЦ СТРАННОГО СПОРТА

ЗДЕСЬ ПРЕДСТОЯТ ОТНЮДЬ НЕ ТУРНИРНЫЕ БАТАЛИИ

Крэш-тесты с ударом автомобиля в деформируемый или недеформируемый бетонный куб – обязательный этап сертификации новой модели. Но потребителя всегда интересует, как поведет себя его машина в реальном ДТП, где на пути может оказаться и круглый столб, и лось, и другой автомобиль.

Специалисты фирмы «Хонда» в области пассивной безопасности, воодушевленные высокими оценками своих автомобилей в ходе неофициальных тестов, решили исключить в будущем саму возможность неожиданных результатов. С этой целью в Тошиги (Tochigi) построен крупнейший в мире закрытый полигон площадью… 4 гектара. На его восьми дорожках автомобили будут разбиваться друг о друга в самых разнообразных комбинациях и ситуациях. Легковая «Хонда» сможет повстречать здесь и грузовик, и автобус, и мотоцикл... или «задавить» мирно переходящий дорогу манекен.

Даже страшно представить, сколько новеньких «хонд» найдет под гигантской крышей свой конец, но он будет совсем не бесславным. Сегодня в центре исследований стоит прототип ASV2 (Advanced Safety Vehicle) с «продвинутой» системой безопасности. Он разрабатывается совместно с министерством транспорта Японии и должен дать ценные сведения о поведении автомобиля в самых различных ДТП.

А еще благодаря реальным крэш-тестам на «Хонде» надеются создавать автомобили, значительно превосходящие требования действующих стандартов. Цель, оправдывающая вложенные средства, – отвоевать у конкурентов покупателей, тронутых заботой производителя об их жизни и здоровье. ЗР



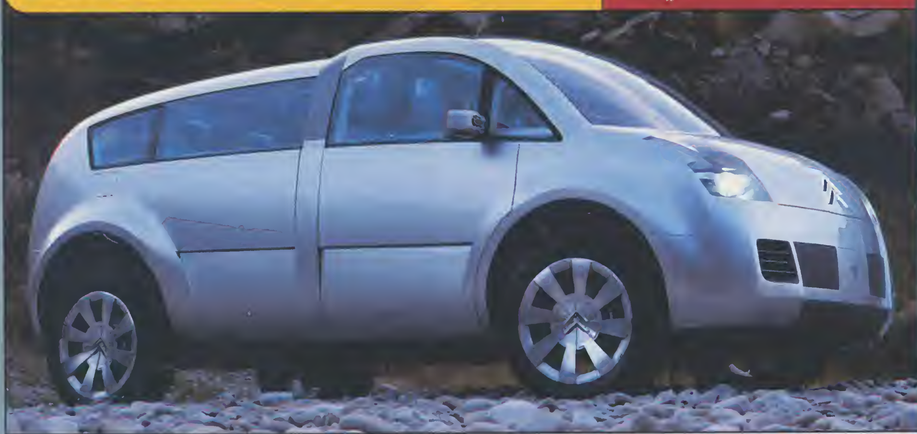
Удар, еще удар!

«СИТРОЕН-КРОССЕР»: НЕ УПРАВЛЯТЬ, А ПОЛЬЗОВАТЬСЯ

НАУКА ПРОСТОТЫ

/КОНЦЕПТ-КАР

РУБРИКУ ВЕДЕТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ



Романтический ореол шоферского ремесла уходит в прошлое – такова философия концептуального «Ситроена». Автомобиль окончательно должен стать конформистом, приспосабливаясь к характеру и желаниям человека. Однако машина может стать простой и покладистой, только если будет… сложной – построенной с учетом последних достижений науки.

Шестиместный мини-вэн легко превратить в пикап. Стоит нажать кнопку – прозрачная крыша, задние стенка и сиденья освободят пространство для поклажи, а за передними креслами встанет стеклянная перегородка.

На приборной панели нет многочисленных кнопочек, лампочек и рычажков. Ведь прежде чем пользоваться этой «музыкой», нужно прилежно проштудировать толстую фирменную монографию и пройти два-три практических занятия. Почти все, что понадобится пользователю «Кроссера», уместилось на небольшом руле – вернее, штурвале. Кстати, его можно установить слева, справа и даже посредине.

Педалей в автомобиле нет, водитель чувствует себя менее скованным. Чтобы ускорить или замедлить машину, достаточно немного повернуть ручки штурвала. Электроника мгновенно среагирует и даст команду дроссельной заслонке или тормозам. В торцах штурвала – кнопки переключения передач, а в середине – управления светом, указателями поворота, стеклоочистителями и аварийной сигнализацией.

Избавить пользователя от необходимости укрощать машину в виражах или вне ровного, как полированный стол, автобана призвана последняя версия фирменной подвески «Гидрактив III». Чуткие датчики, фиксируя условия, в которых находится каждое колесо, мгновенно доносят информацию главному компьютеру, а он, командуя гидравликой, корректирует параметры подвески. Съехав с шоссе, клиренс можно увеличить со 140 до 200 мм. При этом ход подвески на бездорожье почти 150 мм.



Чтобы маневрировать на «Кроссере» по узким запруженным улицам или припарковать машину длиной более 4 м, не нужно быть асом: у «Ситроена» управляемы четыре колеса, а ход штурвала от упора до упора всего 2/3 оборота.

На первый взгляд «Ситроен-Кроссер» кажется планетоходом. Но давайте разберем машину: автомобили, у которых поворачиваются все колеса, давно известны. Регулируемые подвески и кнопки на баранке – тоже не новость. Да и управление по проводам потихоньку внедряют на серийные модели. Остается лишь собрать «Кроссер» на конвейере, тогда достижения автомобильной науки станут доступны массовому пользователю.

Citroen Crosser, представлен на салоне IAA-2001 во Франкфурте.

РУБРИКУ ВЕДУТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

«ХАММЕР-Н2»



Не приобрети «Дженерал моторс» фирму со схожим названием «АМ дженерал корпорейшн», она так бы и выпускала свои броневики под невероятным армейским индексом HMMWV. Произнести его не могли даже сами американцы, вот и появилось вполне подходящая аналогия «хаммер» – молот. В свободное от «бурь в пустыне» время неоднократно пытались создать гражданский вариант автомобиля, но дальше кожаных сидений, тонированных стекол и окраски металлик дело не шло. Шварценеггеру, положим, подошла и такая версия, но чтобы всерьез выйти на рынок, требовалась иная основа – платформа. Понятно, что у «Дженерал моторс» был выбор: остановились на «Шевроле-Тахо».

HUMMER H2 SUV

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x16x5967 см³; мощность – 239 кВт/325 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 522 Н·м при 3600 об/мин; трансмиссия – полный привод с блокируемыми межосевым и задним дифференциалами и понижающими передачами 1: 2,64 и 1: 33,1; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая; кузов – 6-местный универсал: база – 3118 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4820x2063x2080 мм; снаряженная масса – 2909 кг; масса прицепа – 3182 кг; параметры проходимости (углы въезда, съезда, дорожный просвет) – 43,6°x39,7°x238 мм.

Итак, у «Хаммера» исчезли знаменитые лапы-рычаги подвески, огромный сундук с агрегатами, возвышавшийся посреди… четырехместного кузова. Зато удалось сохранить главное – мощь и проходимость. У какого еще SUV (а именно так позиционируют новый «Хаммер») есть в трансмиссии понижающая передача 1:33,1 ?! А лебедка с усилием 4 тонны? Притом – шесть кожаных сидений, климат-контроль, все



мыслимые электронные системы, независимая пятирычажная подвеска на пружинах или пневматике. Катится все это на огромных зубастых внедорожных шинах 315/70R17, которые совсем не кажутся большими на автомобиле двухметровой ширины и высоты.

Такие колеса непросто накачать, а ведь преодоление бездорожья может потребовать временно уменьшить давление в шинах. На этот случай предусмотрен бортовой компрессор.

Символично, что в пресс-релизе не указана максимальная скорость. Видимо, не это главное, хотя наличие АБС и систем стабилизации, дисковых тормозов «по кругу» намекает на вполне приличные цифры. А вот средний расход топлива вычислили сами, разделив объем бензобака на дальность пробега. Получилось – 22,3 л/100 км.

HUMMER H2,
представлен на NAIAS-2002 в Детройте.

«ПЕРОДУА-КЕЛИСА»

Признаемся, не были уверены, что название этого малайзийского автомобиля звучит именно так. Пришлось связаться с изготовителем. Но пройти мимо машины, продающейся в Великобритании за 7600 долларов, мы не могли. Фирма «Перодуа» начала экспансию на туманный остров в 1997-м моделью «Ниппа», которая стала самым дешевым пятидверным автомобилем в Англии. А даже для этого сегмента рынка пять лет – немалый срок.

PERODUA KELISA EX

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3x12x989 см³; мощность – 40,4 кВт/55 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 88,3 Н·м при 3600 об/мин; трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая; кузов – 4-местный 5-дверный хэтчбек; габарит (длина, ширина, высота) – 3480x1490x н. д.; снаряженная масса – 760 кг; максимальная скорость – 141 км/ч; разгон с места до 96 км/ч – 14,8 с; расход топлива в загородном цикле – 4,4 л/100 км.

Малышка «Келиса» не дотягивает в длину до трех с половиной метров, а в ширину – до полутора, что не помешало снабдить кузов пятью полноценными дверями. Предусмотрено три уровня комплектации – EX, GX и EZ, причем даже самая дешевая – с усилителем руля, двумя подушками безопасности, преднатяжителями ремней. Заплатив чуть больше, можно рассчитывать на электростеклоподъемники, центральный замок и даже – в версии EZ – на автоматическую коробку передач. Все это «хозяйство» резво перемещает по дорогам трехцилиндровый двигатель мощностью 55 л. с. Еще бы: масса пустой «Келисы» лишь 760 кг. Мотористы не поскупились на клапаны – их 12, притом фазы газораспределения регулируются.

Правда, такими модными нынче



«тормозными» штучками, как АБС и система стабилизации, «Келису», в отличие от прародителя – японского «Дайхатсу-Куоре», решили не оснащать: все-таки ее стихия – не шоссе. А вот радиус поворота – 4,3 м окажется очень даже кстати в городе. Если добавить, что фирма гарантирует шестилетнюю устойчивость против коррозии, требует посещать СТО не чаще чем раз за 16 000 км пробега, то, пожалуй, запланированные на год 50 000 автомобилей уйдут «влёт».

PERODUA KELISA,
представлена в 2002 году в Великобритании официальным дилером.

«ПЕЖО-БОКСЕР»

Развозной фургон, появившийся в 1994 году, получил новый облик, хотя внешность для коммерческого автомобиля не главное – гораздо важнее оснащение. Здесь новинок, пожалуй, даже больше. Например, привычная уже на легковых машинах регулируемая рулевая колонка. Перекочевал сюда и «электропакет», позволяющий опускать стекла кабины и настраивать зеркала кнопками. Сами зеркала необычны: под стеклом левого спрятана... миниатюрная видеокамера; она следит за обгоняющим потоком. Если водитель неосторожно решит пойти на обгон или перестроиться, тревожный сигнал на зеркале известит о надвигающейся помехе. Для срабатывания системы достаточно включить указатель поворота. Включение заднего хода не сопровождается зуммером, зато на экране у водителя появляется картинка от еще одной, расположенной сзади видеокамеры.

Особое внимание уделено климатической установке, ведь в кабине фургона водитель пребывает часами. В новом «Боксере» можно индивидуально настроить «погоду» для водителя и экспедитора, независимо от циклонов-антициклонов снаружи. Отопитель производительностью 400 $м^3/ч$ не даст замерзнуть даже русской зимой.

Кузов теперь значительно более жесткий, а продольные лонжероны имеют прогрессивную характеристику энергопоглощающей способности. При ударе о препятствие автоматически отключается топливный насос, срабатывают ремни и две подушки безопасности.

Рабочее место тщательно продумано – от подстаканников до спутникового навигатора, телефона и тахографа.

Заглянув под капот, увидим бензиновый либо один из трех дизельных моторов. Дизели мощностью 64 кВт/85 л. с. и 74 кВт/100 л. с. – новые. Последний – с турбонаддувом и интеркулером, оба удовлетворяют нормам Евро III. Крутящий момент передается на передние колеса через пятиступенчатую коробку передач, но уже с апреля появится и интеллектуальный четырехступенчатый «автомат». Мало того, что он переключает передачи по одной из трех программ, вдобавок всегда есть возможность вмешаться и толчком джойстика самому перейти на ступень вверх или вниз.



PEUGEOT BOXER - фургон года в 1994-м, новая версия представлена на AIMS-2002 в Амстердаме.



КОРОТКО

На шины и колеса давно существуют международные стандарты. Ныне назрела необходимость выработать аналогичный стандарт для систем, позволяющих ездить на спущенном колесе. До сих пор каждая фирма продвигала свои разработки – они, как правило, невзаимозаменяемы. «Континенталь» и «Бриджстоун» решили положить этому конец и обещают вскоре навести порядок в этой, пока еще новой области.

Завод для производства моторов «Смарта» и... «Мицубиси» появится уже в 2004 году в Кёлледе (Восточная Германия). Всего 500 рабочих будут собирать 300 тысяч двигателей в год. Строительство обойдется «германо-американо-японскому» сообществу в 244 млн. евро.

«Рено-Клио» обзавелся новым, более мощным дизелем 1.5 dCi – 60 кВт/82 л. с. Прибавка достигнута благодаря турбонаддуву с интеркулером. Интересно, что с более мощным двигателем «Клио» будет расходовать топлива 4,2 л/100 км против 4,3 л со старым 65-сильным.

Новый «Фольксваген-Фаэтон» послужит донором для спортивного купе «Ауди-ТТ», у которого до сих пор не было шестицилиндрового мотора: V6 не влезал под капот, а VR6 (150 кВт/204 л. с.) считали слишком слабым. Зато 3,2-литровый компактный двигатель «Фаэтона» – 177 кВт/240 л. с. – удовлетворил авторов ТТ.

Родстер «Хонда-S2000» претерпел модернизацию подвески: по-другому настроены пружины и амортизаторы сзади, изменен стабилизатор спереди. Это должно сделать управление резвой машиной в предельных режимах более простым.

Восточные земли Германии интенсивно осваивают немецкие автопроизводители. Растут новые предприятия, а в города, которые становятся центрами автомобилестроения, приходят автосалоны. Кроме уже известного лейпцигского AMI, выставку стали проводить и в Дрездене, где недавно открылась «стеклянная мануфактура» «Фольксвагена».

«ДЭУ-КАЛОС»



Автомобили «Дэу» популярны в России, особенно с тех пор, как их стали выпускать в Узбекистане и (менее успешно) в России. Хотя сам южнокорейский концерн лихорадит (он все собирается уйти «под крышу» «Дженерал моторс»), это никак не сказалось на активности дизайнеров, предлагающих очередные новинки. Недавний концепт, а теперь серийный «Калос» в сентябре появится в автосалонах европейских дилеров.

Мы имеем дело с неким симбиозом автомобиля малого класса и так называемого MPV (многоцелевого). «Калос» нацелен прежде всего на молодых покупателей в возрасте 20–30 лет, а потому должен быть одновременно практичным и современным, скоростным и не слишком дорогим. Конечно, тут не стоит рассчитывать на супертехнологии, но и самый слабый в гамме 1,2-литровый мотор позволяет разгоняться до 150 км/ч. Те, кому этого мало, смогут заказать 16-клапанный 1,6-литровый – 77 кВт/105 л. с. Все моторы выполняют нормы Евро III.

На оборудовании салона корейцы по традиции решили не экономить. Чего стоят хотя бы восемь (!) регулировок водительского сиденья, шесть динамиков 136-ваттной аудиосистемы, включающей CD-ченджер и проигрыватель MP3-файлов, получаемых прямо из Интернета. О климатической установке, электростеклоподъемниках, тем более – подстаканниках спереди и сзади не стоит и говорить: это все входит в стандартную комплектацию.

Автомобиль, способный развить 188 км/ч, должен иметь серьезные системы активной и пассивной безопасности. К первым можно отнести АБС и электронное распределение тормозных усилий. Не поможет – сработают преднатяжители ремней и четыре надувные подушки, защитят брусья во всех дверях.

DAEWOO KALOS

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1148 см³; мощность – 52 кВт/71 л. с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 102 Н·м при 4000 об/мин; трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая; подвеска – «Мак-Ферсон» спереди, торсионная сзади; кузов – 5-дверный хэтчбек; база – 2480 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3855x1865x1495 мм; объем багажника – 200 л; снаряженная масса – 957 кг; радиус разворота – 4,95 м. Колеса – 155/80R13.

DAEWOO KALOS, представлен как концепт на IMS-2001 во Франкфурте.

«СУЗУКИ-ЭРИО»



Давно известный «Свифт» устарел, поэтому появление его преемника «Эрио» вполне закономерно. Выход из печати этого номера совпадет с началом продаж «Эрио» в США, хотя небольшой, по-японски узкий седан не слишком вписывается в поток американских хайвеев. А вот у нас, особенно если новичок окажется ненамного дороже «Свифта», ему уготован радушный прием.

«Эрио» будут выпускать в двух вариантах: седан утилитарного назначения и заряженный полноприводный хэтчбек «Эрио SX». Впрочем, к сентябрю можно будет заказать и полноприводную версию седана.

Летать по дорогам оба будут весьма лихо, ведь под капотом у каждого 141 «лошадка», а крутящий момент 183 Н·м при снаряженной массе 1182 кг. Двигатель, установленный на гидроопорах, имеет регулируемые фазы газораспределения, а вот высоковольтного распределителя зажигания у него нет. В общем, довольно современный агрегат.

Конечно же, у «Эрио» есть джентльменский набор пиротехнических устройств, надувающих и натягивающих подушки и ремни. А все стойки кузова выполнены из специальной высокопрочной стали, так что пассажирская ячейка получилась практически несминаемой. Задняя часть седана не такая прочная, зато позволяет уложить багаж объемом 0,41 м³ – один из лучших показателей для автомобилей этого класса. Пассажирский салон в стандартном оснащении содержит столь приятные в повседневной езде «электропакет» и кондиционер. Привычных стрелок на спидометре и тахометре мы не увидим: на очередном витке эволюции их вновь заменили цифровой индикацией.

SUZUKI AERIO SEDAN

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1995 см³; мощность – 104 кВт/141 л. с. при 5700 об/мин; максимальный крутящий момент – 183 Н·м при 3000 об/мин; трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая пятиступенчатая; кузов – 5-местный седан; база – 2480 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4350x1720x1544 мм; снаряженная масса – 1182 кг; шины – 185/65R14; расход топлива в городском/загородном цикле – 9,1/7,1 л/100 км; объем топливного бака – 50 л.

SUZUKI AERIO SEDAN представлен на NAIAS в Детройте.

«АУДИ-А7»

На протяжении нескольких лет «Ауди» в обстановке строжайшей секретности разрабатывала новейшую машину специально для рынков Восточной Европы и, в частности, России! Об этом стало известно лишь в первых числах апреля, когда на закрытой выставке в провинциальном городке Нарритадт-на-Одере, словно гром среди ясного неба, «ахнула» премьера уже серийного образца А7.

Заказы на первые 300 автомобилей уже распределены среди клиентов – высокопоставленных чиновников, а также первых лиц силовых структур и спецслужб. Многие клиенты требовали от «Ауди» не афишировать появление новинки, чем и объясняется дебют в узком кругу избранных. Непросто раздобыть и техническую информацию.

Известно, что автомобиль сконструирован на базе популярных моделей А6 и «Оллроуд» и оснащен уникальным оборудованием. Прежде всего, это камеры скрытого слежения и блок электронной памяти, автоматически записывающей изображение всех следующих вблизи автомобилей. Это позволяет инкогнито вести оперативную работу и с легкостью вычислить «хвост». Остаться незамеченным позволит также новейшая технология «хамелеон»: при необходимости машина меняет окрас и сливается по цвету с асфальтом или грунтовкой, затрудняя киллерам идентификацию «заказанного» автомобиля. Если же потребуется, наоборот, привлечь внимание других автомобилистов и проложить путь в запруженном городе, помогут спецсигналы комплекса «Зевс» – мигалки и рупоры высокого звукового давления, «выезжающие» из крыши и багажника по команде водителя.

Чрезвычайно важны для VIP-заказчиков ходовые качества. «Ауди» заказала ведущему поставщику трансмиссий – фирме ZF особую коробку передач. Так появился пятиступенчатый «автомат», в котором наряду с режимами «зима» и «экономичный» есть функция «отрыв», которая позволяет использовать все резервы мощности. Они немалые: 2,5-литровый мотор (объем ужали не случайно – это верхний предел для благоприятной таможенной «очистки») развивает 316 кВт (430 л. с.)!

Секрет кроется в хитрой конструкции шатунов, которые по совместительству служат дополнительными генераторами трехфазного тока. Они намагничены и размещены внутри соленоидов; порядок работы цилиндров обеспечивает нужный сдвиг фазы. При включении режима «отрыв» ток поступает в статоры асинхронных моторов, расположенных во всех четырех ступицах, обеспечивая А7 моментальный подхват: на отметке 100 км/ч автомобиль оказывается через 4,2 с!

«Ауди» традиционно заботится о долговечности кузова. Высокочастотный генератор поддерживает на нем отрицательный заряд, отталкивая ионы кислорода и исключая саму возможность коррозии. Автомобиль А7 не будет доступен простым смертным, однако фирма обещает ровно через год выпустить более «демократичный» А5, в котором найдут применение многие из перечисленных новшеств.


AUDI A7

AUDI A7, представлен 1 апреля 2002 года.

КОРОТКО

«Вольво» ввела «пожизненную гаранти[ю] мобильности» для автомобилей, выпу[щенных] после 1 января 2002 года. Это означает, что при регламентном обслуживании с заменой изношенных деталей автомобиль будет ездить, пока не надоест владельцу.

«Фольксваген» обнародовал новые названия своих автомобилей. Вседорожник «Колорадо» теперь зовут «Туарег», поскольку предыдущее имя использует «Шевроле». А безымянное спортивное купе W12 стало называться «Нардо» – как гоночная трасса в Италии, где его обкатывали.

«Много автомобиля за небольшие деньги» – этому девизу корейские производители остались верны и в новом «КИА-Карнавале». Семиместный пятиметровый вэн стоимостью 22 тыс. евро оснащен отныне солидной V-образной «шестеркой» в 110 кВт/150 л. с. и может вместить (при сложенных задних и средних сиденьях) до 3,3 м³ багажа.

В Эссене «Лексус» представил модель «IS 430 Компрессор», выполненную на базе IS200. Добавочные 1,8 атм на впуске увеличили мощность мотора до 294 кВт/400 л. с., а крутящий момент – до 550 Н·м. «Максималка» составила 305 км/ч, а до «сотни» автомобиль разгоняется за 4,5 с. Такой «Лексус» планируют выпустить малой серией по цене, близкой к 100 тыс. долларов.

Имена пяти наиболее значимых личностей мировой автоиндустрии увековечат в Европейском Зале Автомобильной Славы. В ходе церемонии, которая состоится в Женеве в дни проведения автомобильного салона, в стенах Зала Славы прозвучат имена Генри Форда, братьев Андрэ и Эдуарда Мишленов, Баттисты Пининфарины и Николауса Отто.

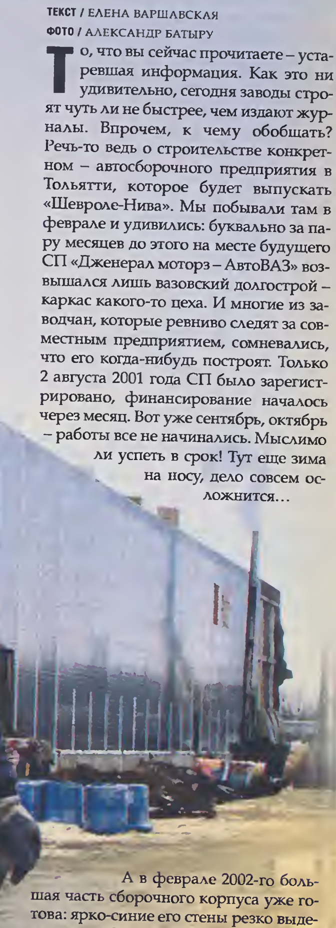
Целых 76 тысяч новеньких «Рено-Лагуна II» отзывают для устранения неплотностей в топливопроводе. Подтекающее дизтопливо (на модели 1,9 dCi) попадает на тормозной шланг и может повредить его.

/ПРОЕК

ЗА ПОЛГОДА ДО ПУСКА

НА СОВМЕСТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ АВТОВАЗА И «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРЗ»





ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

То, что вы сейчас прочитаете – устаревшая информация. Как это ни удивительно, сегодня заводы строят чуть ли не быстрее, чем издают журналы. Впрочем, к чему обобщать? Речь-то ведь о строительстве конкретном – автосборочного предприятия в Тольятти, которое будет выпускать «Шевроле-Нива». Мы побывали там в феврале и удивились: буквально за пару месяцев до этого на месте будущего СП «Дженерал моторз – АвтоВАЗ» возвышался лишь вазовский долгострой – каркас какого-то цеха. И многие из заводчан, которые ревниво следят за совместным предприятием, сомневались, что его когда-нибудь построят. Только 2 августа 2001 года СП было зарегистрировано, финансирование началось через месяц. Вот уже сентябрь, октябрь – работы все не начинались. Мыслимо ли успеть в срок! Тут еще зима на носу, дело совсем осложнится…

А в феврале 2002-го большая часть сборочного корпуса уже готова: ярко-синие его стены резко выделялись на фоне бетонных серых цехов Волжского автозавода. И руководство СП уверенно настаивает на уже раз названной дате пуска: 23 сентября нынешнего года.



Джон Милонас: «Конечно, без трудностей не обходится, но пока работы на объекте идут строго по графику».

СТРОЙКА КАПИТАЛИЗМА

Подрядчик – финская строительная компания «Ханском» – пришла на площадку осенью 2001-го, когда уже начинались холода. Чтобы сделать основание корпуса, пришлось тепловыми пушками прогревать землю до 30 градусов. Одновременно строили стены. Еще не все они поднялись под крышу – проемы «занавесили» плотным материалом, включили обогрев цеха и начали готовить бетонные подушки под оборудование. К моменту выхода в свет этого материала, вероятно, полным ходом будет идти монтаж сборочного конвейера.

– Наверное, похоже строили и АвтоВАЗ: там тоже темпы были стремительные. Рассказывают, оборудование монтировали в недостроенных корпусах? – спрашиваем у местного «старожила», 30 лет отдавшего автозаводу, а теперь на пенсии, «изменившего» ему с СП.

– Нет, не похоже, – отвечает он. – Масштабы были колоссальные. Территория гигантская, тысячи людей, техники – море. Здесь, конечно, производство маленькое. Зато технологии… Стены, посмотрите, на глазах растут: их собирают из легких панелей два на шесть метров. Несколько дней – и стена готова. А народу мало.

СП строят 400 человек. Финны руководят, контролируют, наши выполняют работы. «Наши» – из Питера, где «Ханском» уже много чего успела выстроить (хотя, говорят, крупных промышленных предприятий еще не было). Есть и местные субподрядчики –

они делают, например, фундамент для следующей очереди завода.

Выглядит стройка немного странно. Такое причудливое сочетание иностранного с «нашенским». Железный некрашеный забор, обшарпанный «скворечник» – проходная – и белый щит с информацией о предприятии. Грязи по колено: идут земляные работы, делают фундамент под окрасочный цех, склады… А рядом – аккуратненький финский домик, где размещается администрация, чистенькие упаковки строительных материалов. Видавшие виды отечественные экскаваторы, краны – и иностранная, щегольская с виду, техника. Песок, бетон – наши, пластиковые панели, кровельный материал – импортные. Что же из этого в конце концов выйдет?

ЧЕГО БОЛЬШЕ: «НИВЫ» ИЛИ «ШЕВРОЛЕ»?

Это как родители с трепетом изучают собственное чадо: «чей» носик, «чьи» глазки? А в кого характер? Так и о «совместном» автомобиле очень хочется узнать: что осталось от АвтоВАЗа, а что появилось от «Дженерал моторз»? Слухи ходят разные. Говорят, трансмиссия у совместного вседорожника будет импортная, педальный узел, да и двигатель, скорее всего, на иностранные поменяют.

Джон Милонас, генеральный директор СП, утверждает: для внутреннего рынка будут выпускать две модификации. Одна – из российских комплектующих, более дешевая. А другая – такая же, как для экспорта. С двигателем «Опель», «опелевскими» же трансмиссией и педалями. У нее будет больше опций: кондиционер, электростеклоподъемники, центральный замок – все то, что входит в базовую комплектацию многих иномарок. Ну и еще кое-какие изменения, о которых пока предпочитают не говорить. Конечно, цена этой модификации будет значительно выше, чем у предназначенной исключительно для российского рынка.

Господин Милонас – большой дипломат. Он будет очаровательно улыбаться, долго и подробно приводить отвлеченные примеры, но не ответит на тот вопрос, на который не хочет отвечать. Однако когда его спросили, много ли пришлось поработать специалистам «Дженерал моторз» с вазовской моделью и осталась ли она после этого вазовской, руководитель СП сказал сразу и прямо:

– Я хочу, чтобы не было кривотолков: на АвтоВАЗе – хорошие конструкторы и инженеры. Они создали и подготовили к производству хорошую модель, и эта модель – разработка Волжского автозавода. Да, вместе со специалистами предприятия мы дорабатываем ее для того, чтобы продавать на внешнем рынке, у которого есть свои специфические требования. Но это – нормальный рабочий процесс.

И все-таки «глазки» у чада явно не от родителя. С капота совместного вседорожника пропадет до боли знакомая российскому автомобилисту вазовская ладья. Ее место займет эмблема «Джи-Эм». С ней и с именем «Шевроле» (а потом только – «Нива» или какое-то другое российское, какое – пока окончательно не решено) автомобиль выйдет на рынок.

Хорошо это или плохо? Для патриотов АвтоВАЗа (есть такие?), наверное, обидно. Но если посмотреть с другой стороны, вероятно, в этом найдешь смысл. Все-таки авторитет «Дженерал моторз» у потребителей повыше будет, значит, и доверия новая машина вызовет больше, а следовательно, и вероятность ее успеха на рынке увеличивается. Если же, как предполагается, чуть ли не 70% от объема выпуска продавать на экспорт, то СП ждет просто отличная перспектива. Так что важнее: амбиции или практичность?

ХОТЬ СТО РАЗ СКАЖИ СЛОВО «ШЕВРОЛЕ»,

качество лучше не станет. А оно-то как раз – главное. И российские, и иностранные потребители в первую очередь ждут, что сотрудничество с крупнейшим мировым производителем позволит предприятию выпустить автомобиль мирового же уровня качества. Что для этого делает «Дженерал моторз»?

В конце сентября нынешнего года начнет работу сборочный конвейер СП. Но штамповку деталей кузова «Шевроле-Нива», и сварку, и окраску будут производить на АвтоВАЗе. Кроме того, здесь же станут выпускать значительную часть других компонентов. И если со временем окраска, а возможно, и сварка на СП будет своя, то остальные комплектующие так и останутся в производстве ВАЗа.

– У нас сформировано пять групп, которые сегодня работают на Волжском автозаводе, занимаясь улучшением качества, – сообщил Джон Милонас. – Чтобы добиться результата, иногда даже не надо вкладывать никаких средств, менять оборудование, требуется только немного иначе организовать производство, складирование и транспортировку продукции. И наши специалисты как раз находят такие «слабые места» и помогают от них избавиться.

Поставщиками СП будут предприятия, отобранные АвтоВАЗом. Это те, с которыми автозавод связывают давние партнерские отношения. Все они относятся к сотрудничеству с «Дженерал моторз» более чем серьезно. Еще только было подписано соглашение, как на СП потянулись руководители заводов–производителей компонентов. Задавали вопросы о будущих



требованиях, показывали образцы продукции, советовались. До пуска СП две группы его специалистов отправились к поставщикам – налаживать систему контроля качества и помогать, где можно, его улучшить.

Господин Милонас настроен оптимистично: автомобиль, который начнет выпускать СП «АвтоВАЗ – Джи-Эм», будет собран хорошо и из хороших комплектующих.

А иначе, наверное, и не может быть. Что же касается вынесенной в название главы поговорки – так ведь есть же и другие. Перефразируя: назови сто раз «Ниву» «Шевроле», она и…

ОТБОР И СЕЛЕКЦИЯ

Производство, качество – это не только и даже не столько оборудование и технологии, сколько люди. Кто будет работать на совместном предприятии?

Сейчас (не считая строителей, которые все-таки со стороны) сюда набрали 90 россиян. Это руководители высшего и среднего звена. Около тридцати специалистов приехало из Елабуги – у них опыт работы с «Дженерал моторз» по СП с ЕлАЗом. Остальных отбирали в Тольятти. Осенью дали объявление в «Волжском автостроителе» – и посыпались резюме. Люди всех возрастов, занимающие разные ступеньки карьерной лестницы, хотели попасть сюда. Кого-то привлекала высокая зарплата (это – миф, пока на совместном предприятии она не намного выше, чем на АвтоВАЗе), кого-то – возможность побывать за границей, кого-то – перспектива профессионального роста. А нужно было выбрать тех, кто сможет работать, соответствуя требованиям СП.

– Кандидатов отбирала немецкая фирма ТПМ, – рассказывает Геннадий Гуревич, директор СП по развитию персонала. – Проводили деловые игры, давали выполнять разнообразные упражнения, которые позволяли людям проявить себя со всех сторон. И только после этого рекомендовали, принимать человека или нет.

Сам Геннадий до этого работал на АвтоВАЗе. Но автозавод казался ему недостаточно динамичным: быстро достигаешь «потолка», а дальше – никакого роста. На совместном предприятии жизнь бурлит. Те, кого приняли на СП, уже прошли обучение за границей, на предприятиях «Дженерал моторз». Сейчас идет набор на должности мастеров и бригадиров (они тоже поедут стажироваться). А когда сборочный завод будет почти готов, начнется прием рабочих. Кстати, уже сотни людей, из которых немало с высшим образованием, прислали свои анкеты – хотят работать на сборочном конвейере совместного предприятия.

Совместную «Ниву» (или «Шевроле»?) ждут. У кого-то исключительно практический интерес, а кто-то видит в ее появлении некий этап в развитии нашего автомобилестроения. Немного терпения: момент выхода в свет первенца СП «Дженерал моторз – АвтоВАЗ» приближается. А мы будем рассказывать о происходящем.

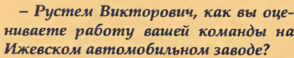
/ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

НА ОЧЕРЕДИ – УФА И ОМСК

Что такое СОК? Начнем с того, что это «Ижмаш-Авто», а очень скоро – Уфимский завод автомобильных моторов и Омский завод коробок передач. Это 32 предприятия автомобильной отрасли, где работает 76 тысяч человек. Это более 20% всех внешних поставок комплектующих для АвтоВАЗа, причем некоторые из них никто, кроме предприятий СОКа, не производит. Сегодня у нас в гостях – топ-менеджер группы компаний СОК, генеральный директор автохолдинга «Ижмаш» Рустем ШИЯНОВ.



Рустем Шиянов: «Конкуренция нас не пугает, а только бодрит».



– Рустем Викторович, как вы оцениваете работу вашей команды на Ижевском автомобильном заводе?

– Совсем недавно мы заказали исследование – опросили тех, кто приобрел «Оду». Оказалось, в основном, они хорошего мнения об автомобиле.

– Что, и качество устраивает?

– Два года назад, когда мы только пришли на «Ижмаш-Авто», ситуация была очень сложная. «Оду» до нас в промышленных масштабах не делали, это было, скорее, опытное производство: с 1984 года, когда модель показали и одобрили в ЦК партии, и до 2000-го дело с места не сдвинулось. А после десяти лет спячки, когда «Ижмаш-Авто» практически был остановлен, большинство поставщиков о нем вообще забыло. Когда сюда пришла наша команда, возникали порой курьезные ситуации. Помню, заказали у Сарапульского завода полторы тысячи радиаторов, а нам прислали всего 700 штук. Спрашиваем, почему? Отвечают: не думали, что вы так много сможете взять. Или другая история. Когда «Ижмаш-Авто» ожил, начал работать, я встретился с директором Омского завода – нашим поставщиком, и тот признался, что первые коробки передач, которые мы от них получили, лежали на складе... шесть лет. Мы понимаем, насколько трудно им начинать производство – буквально с нуля осваивать технологии, обучать людей, налаживать оборудование. Не сразу получается, но прогресс налицо: например, брак задних мостов, поступавших к нам, два года назад составлял 25 процентов, теперь – только два...

– Тем не менее, вряд ли проблема решится сама собой, если объемы производства «Оды» будут расти? Вероятно, требуется серьезное взаимодействие с поставщиками, инвестиции...

– Вообще-то, брак можно отнести к деталям собственного изготовления, и к тем, что выпускают внешние предприятия. Своих контролировать проще. Те же задние мосты: их делал цех механического завода, расположенный на территории «Ижмаша». Мы начали работать с этим предприятием, и ситуация, как уже было сказано, стала выправляться. С другими поставщиками сложнее. Впрочем, с теми, чьи изделия для нас основные, мы тоже будем создавать СП. Уже подписано соглашение с УЗАМом – Уфимским заводом автомобильных моторов и омским производителем коробок передач. Будем вкладывать деньги в их развитие.

– Планируете выпуск прежних уфимских двигателей или будете внедрять новую разработку?

– Новый двигатель – очень дорогостоящий проект. Конечно, не миллиард долларов, как утверждают некоторые автопроизводители, а значительно меньше, но все равно это крупные капиталовложения. Поэтому наша задача – вначале возобновить массовое производство моторов объемом 1,8, а также 2 литра и уже потом говорить о выпуске двигателя, который соответствовал бы современным международным нормам. У нас достаточно умных, грамотных инженеров и конструкторов, которые способны реализовать новые технические идеи с минимальными затратами.

– А если вернуться к браку, так сказать, «собственного изготовления», то здесь, вы полагаете, все уже решено?

– На самом «Ижмаш-Авто» сделано практически все возможное. Я имею в виду на данном этапе: с нынешним оборудованием, технологией. Остается еще человеческий фактор. У нас действуют программы, которые стимулируют людей. Я уже не говорю о том, что средняя зарплата выросла с 670 рублей в 2000 году до 3100 рублей в 2002-м, но рабочие могут получать по пять тысяч и даже больше за счет премий, которые на 60% – поощрение за качество. Глупо думать, что кто-то сознательно хочет делать брак. Или просто не умеет как следует работать – тогда надо учить, стимулировать. Или сама организация труда, технология неправильные. И это надо менять.

– Что же вы планируете поменять?

Сейчас работаем с японской фирмой «Мицуи» – заключаем кредитное соглашение на покупку окрасочного комплекса. Стоимость оборудования – оно завершит модернизацию «Ижмаш-Авто» – около 57 миллионов долларов...

– А саму модель, которая, как вы говорите, не изменилась с 1984 года, не думаете заменить?

– В ближайшей перспективе – модернизация интерьера и экстерьера «Оды». Новая обивка дверей, формованный потолок, другая задняя полка, комбинация приборов от ВАЗ-2110. Станут другими бампер, крылья, капот, светотехника. Чтобы сделать это, требуются оснастка, формовочные машины, новые штампы. Сейчас как раз занимаемся этим. Причем цена обновленной «Оды» останется на нынешнем уровне.

– И как вам это удастся, если вырастут затраты?

– За счет увеличения общих объемов производства – сейчас, как вы знаете, осваиваем выпуск «шестерки». Будет и унификация с вазовскими моделями: о приборной панели я уже сказал, на очереди стойки «Мак-Ферсон». Ведем переговоры с рядом стран по поводу организации сборки «Оды» в модификации «пикап». К этому проявляют интерес в Китае, Сирии, Египте. Пусть

не удивляет, что пока производство убыточно – только затраты, но я уверен, вскоре начнется отдача.

– Вы не заблуждаетесь на этот счет? Ведь начиная с середины прошлого года на «Ижмаш-Авто» возникло затоваривание, и вам пришлось снизить, по сравнению с планируемыми, объемы производства. Откуда уверенность, что в нынешнем году автомобилисты купят 70 тысяч ИЖей?

– У нас были серьезные упущения в службе маркетинга и торговли. Появление «Оды» на рынке вызвало ажиотажный спрос, и мы высокими темпами наращивали объемы ее производства. Между тем у завода не было ни отлаженной системы технического и гарантийного обслуживания, ни торговой сети по продаже запчастей, и они стали дефицитом. А потребителя интересует не только цена автомобиля, но и стоимость его эксплуатации, доступность обслуживания. Впрочем, в сложившейся ситуации трудно было винить кого-то. Когда «Ижмаш-Авто» остановился, его станции техобслуживания тоже перестали функционировать – были кем-то куплены, перепрофилированы. Приходится и здесь начинать с нуля. Сейчас создаем свою сервисную и торговую сеть, 22 станции техобслуживания финансируем сами.

– И все-таки, возвращаясь к автомобилю: в свое время говорили о расширении модельного ряда...

– Это обязательно будет. Трудно назвать сроки, но, думаю, в ближайшие годы начнем выпускать полноприводную и переднеприводную «Оду». Еще не решен вопрос о том, кто будет поставлять «раздатку», агрегаты. Пока модель 4х4 делают на опытно-промышленном производстве, все это можно купить у АвтоВАЗа, но когда речь пойдет о массовом выпуске, Волжскому автозаводу обеспечить его будет не под силу. Поэтому, как только решим вопросы компонентной базы – новые модели «Оды» пойдут на конвейер.

– А «шестерка»?

– Я думаю, еще несколько лет она будет пользоваться спросом, потом нужно внедрять новую модель.

– Какую?

– Об этом рано говорить. Пока мы готовим техническое задание на ее разработку. А кто будет разработчиком – АвтоВАЗ, как самый лучший из российских автозаводов, или какая-нибудь иностранная компания – посмотрим. Ясно только, что будущий автомобиль – одноклассник «Оды» и стоить должен не больше пяти тысяч долларов.

– У вас столько планов... Не опасаетесь конкуренции со стороны того же АвтоВАЗа, который намерен со временем выйти на ежегодное производство миллиона автомобилей, других российских и уже возникающих совместных автозаводов?

– Нет. Мы считаем, что на российском рынке места в ближайшее время хватит всем, к тому же конкуренция нас не пугает, а только бодрит...

БЕСЕДУ ВЕЛА
ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

ИНТЕРНЕТ, ЛИЗИНГ И КРЕДИТ

/АВТОБИЗНЕС

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ «НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОДАЖ В АВТОБИЗНЕСЕ»

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ

Одна из ведущих тем конференции – **Интернет**. В Штатах рынок продаж через Всемирную компьютерную сеть практически удваивается ежегодно. В России же перед покупкой принято машину «пощупать», «понюхать» – на виртуальный вариант пока соглашаются немногие. Тем не менее, новые технологии обычно сулят ощутимые преимущества тем, кто поверил в них раньше других, так что в ближайшие годы пионеры российской интернет-торговли могут, наверно, ждать впечатляющих результатов.

Среди самых развитых форм продажи на Западе – **лизинг**, долгосрочная аренда. Причем по окончании ее не принято выкупать автомобиль в собственность. Через три года машину, как правило, оставляют лизингодателю и берут новую. А лизинговые компании при этом до 50% прибыли получают именно от продажи подержанной техники.

В чем выгода такой аренды? По российским законам расходы здесь можно исключать из прибыли. Если говорить о юридических лицах – это веский аргумент. Для частных лиц существует так называемый социальный лизинг. Это когда организация арендует автомобили на условиях лизинга, а затем распределяет среди своих сотрудников (с правом выкупа через определенное время). Для них это намного выгоднее, чем покупать машину в кредит или самим копить деньги на ее приобретение. Видимо, наши автосалоны, готовые уже сегодня сотрудничать с лизинговыми компаниями, могут извлечь в ближайшем будущем немалую выгоду.

На рынках Юго-Восточной Азии юридические лица приобретают в лизинг 80% основных средств (куда входят и автомобили), в Европе и США – 30%. В России пока 4,5%, но, как считает аналитик компании «Глобус-Лизинг» Андрей Бугров, через два-три года произойдут заметные изменения: 35% из опрошенных им руководителей питерских фирм изъявили желание опробовать лизинг при покупке автомобилей.

Продажа в кредит. Сегодня эта форма понемногу приживается в России. Однако большая часть населения все еще не в состоянии внести первый платеж (30–50% цены автомобиля). Представитель «Народного банка», выступавший на конференции, сообщил, что банк внедрил специальную программу накопления. Клиент вначале полгода вносит на счет деньги (как бы накапливает первоначальный взнос), а затем уже получает автомобиль. Не исключено, что такая система имеет у нас шансы на успех. Еще один нюанс: в одних банках для оформления кредита требуют множество документов, в других же – лишь паспорт, но берут такие проценты, что заем становится невыгодным. А вот российские дилеры «Рено» и «Пежо» объявили о выдаче беспроцентных ссуд на покупку французских машин – несомненно этот шаг намного увеличит привлекательность кредита.

На конференции в Санкт-Петербурге речь шла и о рекламных технологиях. По мнению доцента Высшей школы рекламы Андрея Ульяновского, многие российские дилеры грешат здесь непрофессиональным подходом к делу, что будет сказываться на эффективности их работы в условиях расширяющегося рынка и конкуренции.

По большому счету, интересы владельцев автосалонов и их клиентов в чем-то совпадают. Да, первые продают, вторые покупают, но и те и другие хотят это делать как можно лучше, для чего надо максимально облегчить сам процесс приобретения автомобиля. Современные технологии продаж для того и существуют – будь то лизинг, кредит или Интернет.

/ИНВЕСТИЦИИ

СТАЛЕВАРЫ «РАСКРУЧИВАЮТ» ЗМЗ И УАЗ

ТЕКСТ / ИЛЬЯ ПИМЕНОВ

В начале года руководство холдинга ОАО «Северсталь» проинформировало журналистов о результатах деятельности своих автомобильных предприятий – ЗМЗ и УАЗ и о ближайших планах.

По всем направлениям на ульяновском и заволжском заводах – прогресс. Выручка от реализации продукции автомобильного «дивизиона» холдинга по итогам 2001 года составила 12,5 миллиарда рублей (430 миллионов американских долларов) против 11,5 миллиарда рублей ($396,5 миллиона) в прошлом году. Рентабельность по итогам года на УАЗе достигла +2% против отрицательной рентабельности (-22%) в прошлом году. А на Заволжском моторном заводе этот показатель возрос с 8,5% в 2000 году до 20% в 2001-м.

В нынешнем году УАЗ планирует выпустить около 110 тысяч автомобилей, из них 55,6 тысячи легковых (на модель 3162 придется 11,6 тысячи). Летом УАЗ «грозится» открыть сборочные предприятия за рубежом – в Иордании (около 10 тысяч автомобилей) и Вьетнаме (3–4 тысячи). Продолжается совместная работа с АвтоВАЗом над новым вседорожником под условным индексом УАЗ-31ХХ. Какой будет эта машина, сколько будет стоить – менеджеры «Северстали» молчат, секрет фирмы.

Для Заволжского моторного завода основной задачей в этом году станет расширение выпуска инжекторного двигателя модели «406» и начало производства «409-го» мотора, а также «514-го» дизеля – его, в частности, будут ставить на вьетнамские «уазики». Инвестиции в развитие производства на ЗМЗ в 2001 году составили 9 миллионов долларов, а в 2002–2003 гг. они должны возрасти до 37 миллионов.

Успехи автомобильных заводов холдинга ОАО «Северсталь» очевидны. Но смогут ли металлурги в самом деле заполонить рынок дешевыми и качественными вседорожниками с неприхотливым дизелем? Ответ на этот вопрос ждать, судя по всему, осталось не очень долго.

НОВЫЙ АЗИМУТ БМВ



В конце зимы компания БМВ открыла на юге столицы новый дилерский центр «Азимут СП». На площади более 2,5 тыс. м² расположились автосалон, станция гарантийного и сервисного обслуживания, склад запчастей и большая парковка для клиентов и персонала. Кроме стандартного набора оборудования для диагностики и ремонта, в арсенале дилеров полный комплект современных приборов и систем. Например, первый в России «Кейридер» – устройство, считывающее данные бортового компьютера с… ключа зажигания, русифицированная система TIS, которая позволяет получить любую информацию по ремонту и обслуживанию автомобилей, а также электронный каталог запчастей. Кроме того, «Автоплюс», специально разработанный по заказу БМВ, следит за наличием запчастей на складе и координирует процесс сервисного и гарантийного обслуживания. Дело за клиентами, которым предстоит пройти новым «Азимутом».

Весной 2002 года на предприятиях холдинга «Ижмаш» сокращается около 3 тысяч рабочих мест: задолженность в бюджеты всех уровней составила около 1 миллиарда рублей, на складах скопилась нереализованная продукция. Вместе с тем, дочернее подразделение холдинга – ДОАО «Ижмаш-Авто», напротив, объявляет об открытии новых вакансий. Увольнения на автомобильной «дочке» не предвидятся.

УКРАИНА ГОЛОСУЕТ ЗА «ГАЗЕЛЬ»

ЗАО «КрымавтоГАЗ» (Симферополь) планирует увеличить в 2002 году сборку автомобилей ни много ни мало, а в 3,7 раза. Такую задачу перед коллективом крымского автопредприятия поставил основной акционер – ГАЗ.

В прошлом году, правда, «КрымавтоГАЗ» планировал собрать около 20 тыс. автомобилей ГАЗ, однако смена собственника на Горьковском автозаводе и последовавшие за этим структурные изменения «привели к неритмичности и сокращению поставок комплектов на Украину». Но в начале этого года комиссия нижегородского предприятия провела финансовую проверку в ЗАО и определила перспективы его деятельности: собрать в 2002 году не менее 11 тыс. «волг», «газелей» и «соболей».

МОДУЛЬ ШЕСТЬ НА ДВА

В городе Троицке Челябинской области ООО «Авто-модуль» освоило производство автобуса малого класса под индексом 3249. Длина новинки около 6 метров, полная масса не превышает 4,5 тонны. На раме установлен двигатель японской фирмы «Тамосан» – дочерней компании ИВЕКО. Четырехлитровый дизель развивает максимальную мощность 55 кВт/90 л. с., расходуя в городе 12,5 л/100 км. Пока это единственный мотор, но производители уже ведут переговоры об установке более дешевого отечественного агрегата. Базовый вариант автобуса вмещает 15 пассажиров, включая водителя. Планируют на заводе и модификации с большим числом мест для пригородных перевозок. Кроме того, на заказ на базе 3249 предлагают фургон, машину скорой помощи, спецавтомобиль для служб МЧС. Уральцы дают на свою продукцию гарантию 1 год или 50 тыс. км.



ЧТО ПОКУПАЮТ ЕВРОПЕЙЦЫ?

Совершая свой выбор при покупке автомобиля, они, если хотите, определяют тенденции. Например, в пользу 4x4 в этом году проголосовал своими франками почти каждый пятый швейцарец (в прошлом году лишь каждый седьмой). Погода виновата? А как тогда объяснить всплеск – с 16 до 23% – спроса на универсалы? Столь же круто идут в гору продажи машин с автоматической коробкой передач, дизельным двигателем… И «кубиков» нынче нужно все больше, ну, по крайней мере, не меньше 2000.

НА «ГРАЖДАНКУ» – ГОДОМ ПОЗЖЕ

Во второй половине марта Дума собралась (в какой уже раз) обратиться к рассмотрению Закона о гражданской ответственности во втором чтении. Однако, по словам заместителя председателя банковского комитета Госдумы Владимира Тарачева, для того, чтобы закон (если он будет принят) действительно заработал, необходимо скоординировать работу страховых компаний и заключить большое число договоров со страхователями. Так что срок реализации этого эпохального для России события, скорее всего, отодвинут – до 1 января 2004-го.

ВЫСТАВКА ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ, прошедшая этой зимой в американском Лас-Вегасе, оказалась любопытной в первую очередь благодаря… россиянам! Экспозиция компании «Альтоника», образованной в 2001 году на базе ООО «Геолинк-Электроникс», действительно представляла новейшие технологии, которыми остальные участники похвастаться не могли. Такие изделия, как модуль BlueZbox+, предназначенный для управления автосигнализацией с помощью сотового телефона, или реле Wait Up+, блокирующее систему управления двигателем в момент начала движения, являются сегодня уникальными. Разработчики скромно намекают на то, что четырнадцатилетний опыт, дескать, дает свои плоды. Как же мы от этого отвыкли…



ЭКСПАНСИЯ В... ЕВРОПУ



В прошлом году «Ниссан» реализовал в Европе 483 990 автомобилей, из которых 80% были сделаны руками 14 000 рабочих, инженеров и разработчиков Старого Света. Воодушевленный успехом, «Ниссан» решил предоставить своему европейскому подразделению практически полную автономность.

К январю будущего года откроет свои двери новейший дизайн-центр фирмы в Лондоне, специалисты которого сконцентрируются на разработке автомобилей для европейского рынка. «Многонациональный Лондон, сильными сторонами которого всегда были развитые искусство, мода, архитектура, подошел нам как нельзя лучше», – сообщил вице-президент «Ниссана» Широ Накамура.

В настоящее время идут работы по переоборудованию заброшенного депо близ станции Пэддингтон на западе Лондона под современнейшую дизайн-студию, которая сама по себе станет архитектурной достопримечательностью. Здание, названное в 60-х «Ротондой», будет гармонично сочетать в дизайне японскую и европейскую культуру – такими фирме видятся и «ниссаны» будущего.

БМВ, КИА, А ТЕПЕРЬ И «АУТОСАН»

ЗАО «Автотор» (Калининград), где собирают БМВ и КИА, намерен уже к маю подготовить мощности для выпуска польских автобусов «Аутосан», – сообщил гендиректор «Автотор-холдинга» Валерий Соколов.

«Автотор» подписал соглашение с рядом польских фирм о создании предприятия по производству автобусов и троллейбусов общей мощностью до 1 тыс. шт. в год. На первом этапе, который уже практически начался, в Калининградской области планируют освоить сборку городских, пригородных и туристических автобусов (в этом году – 300–350 штук). Объем инвестиций в производство должен составить 37 млн. долл. Кредитную линию для этого, видимо, откроет один из крупнейших банков Польши.

Цена одного автобуса составит 70–90 тыс. долл. (в зависимости от модели и комплектации), но в любом случае она будет на 10–15% меньше польского аналога.

Как известно, «Мосэнерго» отключило АЗЛК от электроснабжения за долги в 440 млн. руб. А с 1 апреля – новая «шутка»: прекратится и подача тепла. Впрочем, если у предприятия нет денег, энергетики готовы взять недвижимостью, пока, правда, не уточняя, какой именно.

«УРАЛ–5323» НА КОНВЕЙЕРЕ

В феврале 2002 года с главного конвейера автомобильного завода «Урал» сошла первая партия автомобилей «Урал-5323». Этот бескапотный грузовик высокой проходимости с колесной формулой 8x8 делали раньше в небольших количествах: в 2000 году было собрано 96 машин, в 2001-м – 63, теперь пришла пора конвейерного производства.

Особенности автомобиля – повышенная грузоподъемность (15 тонн), комфортабельная кабина, выпускаемая СП «ИВЕКО-УралАЗ», а также улучшенные параметры шасси для монтажа специального оборудования. Покупатели традиционные – нефтяники, газовики и лесозаготовители Сибири и Дальнего Востока. Уже на старте года портфель заказов составил 230 автомобилей. Конвейерная сборка «Урал-5323» значительно снизит трудоемкость, что в итоге приведет к снижению цены на автомобиль.

ДОЛЯ МАШИН КЛАССА «ЛЮКС» (по принятой терминологии класса Е) составляет на европейском рынке 12,5%. Любопытно, что сбыт таких автомобилей сконцентрирован в четырех странах: Германии, Великобритании, Италии и Франции – на них в совокупности приходится более 70% продаж, причем доля Германии наибольшая – 39%. Интересна также тенденция к снижению продаж традиционных седанов (на 19,2% за шесть лет), вытесняемых, главным образом, мини-вэнами.



Новый «Мерседес» Е-класса претендует на лидерство... в классе Е.

«БРАКОРАЗВОДНЫЕ» ДЕЛА

Слияния и разделения крупных концернов сравнивают с браками и разводами. Основные сделки в автомобильном мире уже заключены, теперь идет выяснение отношений. «Рено», например, собирается докупить акций «Ниссана»: французы готовы потратить еще свыше полутора миллиардов долларов. Читаем между строк: дела у японской корпорации идут хорошо. А вот «Дженерал моторс», напротив, заявил, что не хочет увеличивать свой пакет акций ФИАТа. Немудрено – прибыль у итальянцев упала вдвое. До сих пор окончательно не решена судьба еще одной бесприданницы – южнокорейской «Дэу». Американцам нужна ее сеть сбыта в Азии, но не долги.


МЕД






114 ДЛЯ КОРОБОК И МОСТОВ
126 ПРИГЛЯНУЛАСЬ «КАРИЗМА»
121 ХОЛОДНЕНЬКОГО НЕ ЖЕЛАЕТЕ?

АВТОПОЕЗД СО СЧЕТЧИКОМ /КАЛЬКУЛЯТОР

ВЫГОДЕН ЛИ ПРИЦЕП?

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

В России любят не только быстро ездить, но еще и грузить под завязку. Места в машине всегда не хватает, и многие решают проблему, покупая прицеп.

Наш калькулятор по весне тоже призадумался: грядут выезды на дачу, строительство, прочие сезонные перевозки…

ЗАКОН ЕСТЬ ЗАКОН

Далеко не каждый автовладелец может похвастать категорией «Е», которая разрешает управлять тяжелым автопоездом. А те, у кого буква «В» в «правах», не вправе даже буксировать прицеп полной массой более 750 кг. Исключение: снаряженная масса автомобиля больше полной массы прицепа, то есть, чтобы сесть за руль «Волги» (1400 кг) с двухосным прицепом (1000 кг), достаточно категории «В».

Дабы не дразнить сотрудников ГИБДД, перед первой поездкой освежите в памяти раздел Правил о перевозке грузов. Нелишне заглянуть и в руководство завода-изготовителя.

В МАГАЗИН ЗА «ТЕЛЕЖКОЙ»

Как и автомобиль, лучший прицеп – новый (табл. 1). Наиболее практичны «возы» с оцинкованными кузовами. Цена крашеных на 5–10% ниже, но экономия призрачна. Эмаль быстро сдирается, металл покрывается рыжим налетом. Владельцам «жигулей», «самар», «десяток» лучше выбирать модель на 13-дюймовых колесах – не придется возить с собой дополнительную запаску. Но «последнее слово» в выборе прицепа, конечно, за габаритами и ценой.

В табл. 1 включены лишь одноосные полной массой до 1 т (об эксплуатационных качествах отечественных прицепов см. ЗР, 2002, № 3) . Большая грузоподъемность понадобится для бизнеса или перевозки специфических грузов (снегокатов, катеров, спортивных автомобилей). Мы их не касаемся. Калькулятор также не интересовался ассортиментом специализированных прицепов. Вряд ли автолюбителю нужны цистерны, изотермические фургоны и прочее.

КУПЛЮ НЕДОРОГО

Единственное преимущество подержанных прицепов – низкая цена. Стоимость, как и у автомобилей, зависит от состояния кузова и ходовой части. Но если среднестатистическая машина проезжает примерно 15–20 тыс. км в год, то пробег прицепа на глаз оценить почти невозможно. Часто стоимость одинаковых «тележек» одного года выпуска отличается в полтора-два раза.

Минусов у «бэушного» прицепного парка хватает. Потрудившемуся кузову как минимум нужен косметический ремонт, шины изношены, подвеска требует переборки, электрооборудование выкидывает фокусы. Затраты на восстановление колеблются от нескольких сотен до двух-трех тысяч рублей. В противном случае не избежать проблем с техосмотром.

БУДНИ АВТОПОЕЗДА

Купили прицеп? Придется установить на автомобиль тягово-сцепное устройство. Цены на фаркопы вместе с крепежом, проводкой и электрическим разъемом для разных моделей скачут от 350 до 600 рублей. Если доверите монтаж профессионалам, стоимость изделия удвоится.

После покупки прямая дорожка в отделение ГИБДД для регистрации и техосмотра. Расценки на услуги правоохранительных органов зависят от региона. В столице просят чуть больше 200 рублей за постановку на учет и еще 20 за проверку технического состояния свежего прицепа. Техосмотр «тележки» старше пяти лет обойдется в три раза дороже.

И новый, и старый прицепы нуждаются в защите. Скрыть его от посторонних глаз лучше всего в гараже, вместе с автомобилем. Но иногда их совместному проживанию препятствуют габариты. Поэтому приходится снимать дополнительный угол и мириться с лишними расходами. В первопрестольной расценки «злые» – за аренду металлического бокса просят 1000–2000 рублей в месяц. Примерно в 1,5–2 раза дешевле обойдется место на открытой стоянке. Столько же стоит аренда «ракушки». В северной столице плата вдвое ниже, а на юге, например, в Ростове-на-Дону, – втрое.

Самая дешевая парковка – около подъезда, где прицеп можно приковать к фонарному столбу. Однако велик риск в один непрекрасный день лишиться грузового вагончика. Чтобы избавить себя от затрат на покупку второго прицепа, обратитесь в страховую компанию, хотя далеко не все фирмы берутся страховать безмоторную «тележку», стоящую на улице. Некоторые страховщики требуют, чтобы она ночевала на охраняемой стоянке, другие оформляют договор только вместе с автомобилем. Для ориентира – застраховать в Москве отечественный прицеп от ущерба и угона обойдется в 500–1000 рублей в год.

БЕРЕМ НАПРОКАТ

В столице калькулятор с трудом отыскал только одну фирму, которая предлагала в аренду прицепы полной массой 600 кг. Суточная такса – 200 рублей плюс залог 2000 «целковых». В других городах цены, как правило, ниже. Например, в Самаре двухосный

«Тонар» предлагают за 150 рублей/сутки, а за маленькую «Пчелку» просят вдвое меньше. Прокат на длительный срок (более трех суток) обходится на 10–20% дешевле. А постоянным клиентам предоставляют дополнительные скидки. В залог обычно требуют сумму, равную остаточной стоимости прицепа, хотя с местных иногда и его не берут.

К услугам прокатных фирм часто прибегают заядлые дачники: весной они вывозят семейство со всем скарбом поближе к природе, а осенью забирают вместе с урожаем. Обычно затраты окупаются, когда садовый участок или домик в деревне находятся не в двух шагах от мегаполиса. Делать две-три ходки – значит, терять драгоценное время и дополнительные деньги на бензин. Груженый прицеп вытягивает из бака автомобиля 20–30% «лишнего» топлива (см. также «Калькулятор» в ЗР, 2001, № 7). А уж если даже в автопоезде не хватает места, подумайте: может, дешевле нанять «Газель» или ЗИЛ?

* * *

На выходные калькулятор вывезли на дачу. Его услугами воспользовался сосед, который благоустраивал садовый участок (в планах – построить новый сарай, перекрыть крышу, выложить плиткой дорожку). Заядлый дачник нарастил «хвост» к своей «девятке», чтобы возить скарб, а главное, стройматериалы. Калькулятор профессионально защелкал и поделился с нами своими выводами (табл. 2).

Кроме массы перевозимого груза и расстояния, учтены затраты на покупку и регистрацию прицепа, стоянку и топливо. Для сравнения приведены расходы в варианте профессиональной доставки груза. Песок дачник возил из ближайшего карьера (10 км от участка), некоторые стройматериалы покупал в магазине (20 км), плитку для дорожки и цемент – на заводе (30 км). Перевозку длинномерного бруса и «вагонки» доверил продавцу.

Конечно, на первых порах хозяин будет в минусе. Но уже к концу лета двухколесная «тележка» займет свой угол в новом сарае – значит, не надо больше платить за стоянку. Если строительство и грузоперевозки пойдут так же активно, то через пару лет прицеп себя оправдает. Правда, на всякий случай дачник отложил немного денег на ремонт автомобиля.

В общем, прицеп выгоден, если возить не только много, но и часто. ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чтобы изредка перевозить грузы, выгоднее...

17% купить прицеп

34% брать прицеп напрокат

49% нанимать грузовик

ТАБЛИЦА 1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ПРИЦЕПЫ

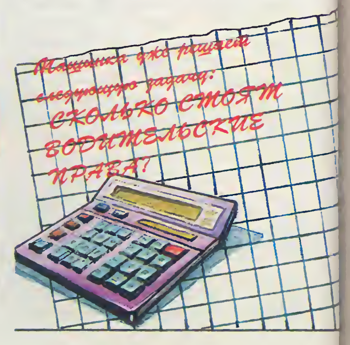
Модель	Производитель	Полная масса, кг	Грузоподъемность, кг	Габариты, (д х ш х в), мм	Внутренние размеры платформы, мм	Тип подвески*	Колеса, дюймы	Цена, руб.
КМЗ-8284	ПО «Курганмашзавод», Курган	550	370	3060x1760x1560	1860x1204x250	П или Р	13	10 000
86101	ООО ПКФ «Тонар»,	1000	775	3200x1720x840	2020x1220x300	РЖ	13	11 300
86104	МО, пос. Губино	750	550	3200x1720x840	2020x1220x300	РЖ	13	9600
ВАРЗ-М2	Воронежский АРЗ, Воронеж	500	330	2690x1600x1190	1740x1540x300	Р	13	9900
«Тарпан-500»	ЭМЗ «Авангард», Нижегородская обл., Арзамас-16	840	500	2845x1600x940	1900x1200x250	Р	13	9900 (10 800)**
МЗСА-817711	Завод специальных	600	380	3395x1704x730	2197x1224x300	РЖ	13	11 300
МЗСА-817701	автомобилей, Москва	500	310	3649x1720x1050	2440x1220x300	РЖ	13	12 800
ММЗ-8176	ЗАО «Метровагонмаш» Московская обл., Мытищи	500	325	3030x1710x1050	2000x1320x410	П	13	11 600
ЛАВ-81011	ООО «Вектор», Ленинградская обл.	600	425	2900x1600x1280	1850x1100x350	Р	13	12 400
САЗ-8299	ОАО «САЗ», Саранск	500	325	2826x1600x970	1862x1220x365	Р	13	10 700
ВМЗ-8291	ОАО «ВПМЗ «Молот», Кировская обл., Вятские Поляны	300	190	2225x1580x1000	1410x1000x340	П	10	7500
82940Т	ООО «Трейлер», Мос-	500	315	3060x1660x1050	1930x1150x340	РЖ	13	11 500
82940А	ковская обл., Ступино	500	350	3100x1680x1100	1840x1600x400	или Р	13	15 500

*П – пружинная, Р – рессорная, РЖ – резиножгутовая. **С высокими бортами (+250 мм)*

ТАБЛИЦА 2. СЕЗОННЫЕ ЗАТРАТЫ ДАЧНИКА

	Расстояние, км	Масса груза, кг	Затраты*, руб.	Доставка по заказу, руб.
Прицеп КМЗ-8482, регистрация в ГИБДД, фаркоп	–	–	13 800	–
Стоянка (6 месяцев)	–	–	4800	–
Перевозка вещей и семьи из города на дачу	200	800	150	1300
Песок	100	2500	80	700
Плитка и цемент	60	800	50	400
Железо кровельное	40	450	30	300
Перевозка семьи и урожая с дачи в город	200	800	150	1300
Итого:			**19 060**	**4000**

**Без учета амортизации*



ОПОРНЫЙ ПРЫЖОК

КУПИВ ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА ЧУТЬ ПОДОРОЖЕ, МЫ БЫЛИ ПРИЯТНО УДИВЛЕНЫ

/ЭКСПЕРТИЗА

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН

Совсем недавно (ЗР, 2002, № 2) мы рассказали о наиболее доступных по цене трансмиссионных маслах группы вязкости 85W90, предназначенных для «Жигулей», «Волги», «Москвича», «Нивы». А если короче – о тех, что пришли на смену ТАД-17И. Сегодня, опираясь на результаты прошлого теста, делаем еще один шаг – оцениваем образцы следующей, более «зимней» группы 80W90. Впрочем, сопоставляя полученные данные, понимаешь, что речь не о шаге, а о прыжке – уж больно заметный отрыв от предшественников показала эта группа. Но, как принято, обо всем по порядку.

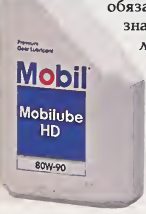
ОТ ПЕЧКИ

Да простят нас самые любопытные и нетерпеливые, начнем все-таки не с результатов, а с краткого экскурса в теорию. Опыт общения с читателями показывает, что такой информации многим недостает.

Итак, трансмиссионные (впрочем, и моторные) масла бывают или загущенными (читай, обычными), или незагущенными (иногда говорят «одномарочными»). Первые содержат загущающие присадки и имеют в обозначении вязкости две цифры (SAE 85W90, SAE 80W90, SAE 75W90), вторые не содержат загустителей и обозначаются одной цифрой (SAE 140, SAE 90, SAE 80). Несмотря на устрашающее слово «загущающие», вязкость при рабочей температуре у тех и других примерно одинакова.

MOBILUBE HD

В таблице внимательный читатель найдет четыре условных подхода к разработке трансмиссионного масла. Вот один из представителей, позаботившийся в первую очередь о высокой хладостойкости и способности держать нагрузку. В самых экстремальных ситуациях (при 150°С) вязкость этого продукта падает до 5 мм²/с – еще меньше было бы уже нехорошо.



А вот при низких температурах загущенные, как правило, оказываются жиже, попросту говоря, получше. Но есть и другая сторона у этой медали – без загустителей масло получается более термостабильным, что очень важно при длительной работе в тяжелых условиях.

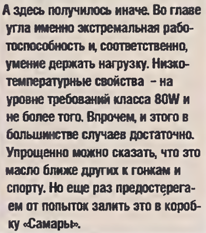
В прошлом тесте у нас было одно незагущенное масло – «Кастрол EPX90», в этом – тоже одно, и опять «Кастрол», только уже EPX80 – с меньшей вязкостью. Про эти продукты можно сказать: одно из них жиже, другое гуще. А вот как быть с остальными... Масла с вязкостью 80W90 и 85W90 будут иметь идентичную вязкость при рабочей температуре (100°С), но вот при минус 20°С она может отличаться в несколько раз.

И последнее. Все загущенные масла производители называют всесезонными, что не вполне корректно. Масла с вязкостью 85W90 должны исправно служить при температурах до минус 12°С, 80W90 – до минус 26°С, а 75W90 – до минус 40°С. Так что для жителя Сочи или Ставрополя все они действительно всесезонные, а москвичу или пермяку (про Якутию, так и быть, вспоминать не станем), выбирать масло следует все же по сезону.

ПОЗНАЕМ В СРАВНЕНИИ

Про точку опоры, наверное, говорить в очередной раз не обязательно – сами все знаете. Поэтому определим сразу – что с чем будем сравнивать. Образцов у нас десяток, значит, напрашивается их сравнение между собой. Далее обязательно вспомним прошлый тест – сопоставим масла вязкости 85W90 и 80W90. И, наконец, прикинем, понравятся ли претенденты отечественным машинам.

Прежде чем приступать к «разбору полетов», обратим внимание на кое-какие особенности, чтобы в отдельных случаях избежать сравнения в лоб. Например, не все образцы состязаются в хладоустойчивости – иные, наоборот, делают ставку на работу в экстремальных условиях, а значит, на стойкость к высоким температурам. И еще. Предлагаем считать незагущенный «Кастрол» вне конкуренции. Не потому что он самый-самый, а потому, что другой (подробнее об этом ниже).



MOTUL GEARBOX

А здесь получилось иначе. Во главе угла именно экстремальная работоспособность и, соответственно, умение держать нагрузку. Низкотемпературные свойства – на уровне требований класса 80W и не более того. Впрочем, и этого в большинстве случаев достаточно. Упрощенно можно сказать, что это масло ближе других к гонкам и спорту. Но еще раз предостерегаем от попыток залить это в коробку «Самары».

Итак, первый и, пожалуй, основной показатель, характеризующий уровень претендентов, – нагрузка сваривания, определяемая на стандартной четырехшариковой машине трения. Учитывая, что проверяем мы масла GL-5 (те, что предназначены для гипоидных передач, в том числе тяжело нагруженных мостов), получиться должно не менее 3280 Н. Именно столько требует стандарт. Претенденты выдали от 3283 до 4635 Н. Это заметный прогресс, так как в прошлый раз результаты начинались от 2607 Н. В общем, зачет получили все.

Но наш интерес к маслам на этом не заканчивается. Хотя бы потому,

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ТРАНСМИССИОННЫХ МАСЕЛ

№ п/п	Образец, цена	Производитель	Нагрузка сваривания, Н	Вязкость динамическая при низких температурах, мПа·с		Вязкость кинематическая при высоких температурах, мм²/с	
				-20°C	-30°C	100°C	150°C
1	**Mobilube HD** Цена 150 руб.	Mobil Oil Oy ab, Finland	4635	23 057	100 716	14,2	5,0
2	**Motul Gearbox** Цена 365 руб.	Product of Motul	4635	15 341	168 570	19,2	7,5
3	**Zic Gearoil** Цена 360 руб. за 4 л	SK Corporation, Korea	4381	13 156	62 052	14,3	5,2
4	**JB German Oil** Цена 130 руб.	Made in Germany	4635	20 750	127 900	14,6	5,5
5	**Tranself** Цена 140 руб.	UE (F, B)	4381	22 022	112 267	15,6	5,7
6	**BP Energear Hypo** Цена 150 руб.	Oil Plant Gent, Belgium	4381	22 280	176 250	14,0	5,2
7	**Ravenol** Цена 140 руб.	RSV GmbH	3920	22 500	158 300	14,5	5,3
8	**Statoil** Цена 120 руб.	Product by Statoil, Lubricant	3685	29 230	142 083	15,6	5,6
9	**Castrol EPX80** Цена 145 руб.	Deutsche Castrol Vertriebsges, mbH Gamburg, Germany	3283	18 660	91 295	13,5	5,0
10	**Valvoline Gearbox** Цена 135 руб.	Manufacturing by Valvoline Europe, division of Ashland inc.	3283	22 750	113 300	14,0	5,2

что российские автозаводы предъявляют к трансмиссионкам свои требования и по части нагрузки сваривания – более жесткие. Так, АвтоВАЗ считает, что масла GL-5, заливаемые в трансмиссии его машин, должны выдавать не менее 3483 Н (355 кгс), а для АЗЛК вынь да положь все 3924 Н (400 кгс). Смотрим в таблицу: первому требованию удовлетворяют восемь, второму – семь из представленных образцов. Можно было бы в принципе и победителей назвать в этой отдельно взятой номинации, но не станем спешить. Взглянем еще и на вязкость при высоких и низких температурах – многое прояснится. Самый впечатляющий пример – от «Мобил» и «Мотюль». Поскольку угодить и нашим и вашим тяжело, каждый из них избрал свои приоритеты. «Мобил» взялся за хладостойкость, «Мотюль» – за работу в условиях перегрузок. В результате первый оказался чуть жиже при экстремальных холодах, второй – чуть гуще при сильном перегреве (очевидно, то и другое хорошо). Вот и скажи после этого, какое лучше.

А теперь еще одна иллюстрация к тому, что понятие «хорошо» не бывает абсолютным. Как и обещали, поговорим о незагущенном «Кастроле». Мы уже знаем, что тягаться с загущенными маслами он может во всем, кроме температурно-вязкостного диапазона. Причем, чем шире диапазон работы «загущенки» (например, у 80W90 он шире, чем у 85W90, а у 75W90 и подавно), тем сложнее сравнивать загущенные масла с незагущенными. Если масло 80W90 может показывать нормальную вязкость при 100°С, хорошо держать нагрузку и одновременно обладать низкотемпературными свойствами, то незагущенное будет или держать нагрузку, как SAE 90, или обладать необходимыми низкотемпературными свойствами, как SAE 80. Так и получилось с «Кастролем» – в прошлый раз мы брали EPX90 (это не маркировка, а его «персональное имя»), близкий по холодной вязкости к тогдашним образцам 85W90, – он показал великолепную способность держать нагрузки. В этот раз проверили EPX80, близкий по хладоустойчивости к сегодняшним 80W90, но нагрузку он держит лишь на «хорошо» и не более того. Это, конечно, не означает, что незагущенные масла хуже – они лишь менее универсальны с позиций климатических условий. Но есть у них другие достоинства – их трудно обосновать имеющимися у нас цифрами, так что пока поверьте на слово.

А теперь, чтобы проще ориентироваться в таблице, еще раз напомним, что есть хорошо, а что – плохо. Хорошо – когда вязкость при 150°С выше 5,0 мм²/с. В данном диапазоне значений можно говорить: чем она больше, тем лучше. А еще хорошо, когда вязкость при низких температурах не превышает 150 000 мПа·с (размерность, как вы заметили, другая, поскольку при низких температурах оценивают не кинематическую, а динамическую вязкость). Температура, при которой масло показывает эти 150 000 мПа·с, и есть примерная граница его нормальной работы. Использование продукта при более низких температурах – насилие над автомобилем.



CASTROL EPX80
Как и договаривались, этот образец вне конкуренции – он другой. Незагущенное масло не может одинаково хорошо работать и когда очень холодно, и когда очень жарко. Это масло – для случая, когда холодно.

ZIC GEAROIL
А вот пример незаурядных низкотемпературных свойств за умеренные деньги. Большая четырехлитровая канистра делает масло в 1,5 раза дешевле остальных. Способность держать нагрузку и «экстремальные» свойства – на «хорошо».

Еще мы должны сказать, что такое плохо. Так вот, пожалуй, все, что «плохо», осталось в прошлом тесте (см. ЗР, 2002, № 2).

ДАЕШЬ НОВЫЕ ТРАДИЦИИ

Жизнь меняется, и вместе с ней должны меняться наши взгляды, знания и представления, в том числе и о нормах эксплуатации автомобилей.

Если когда-то достаточно было сказать продавцу «моторное» или «трансмиссионное», то теперь, когда масел, в том числе некачественных, пруд пруди, да еще и продавцы попадаются разные, неплохо знать хотя бы минимум об автомобильном меню. Скажем, помнить о группах масел GL-3, GL-4, GL-5. В коробки и мосты «жигулей» (не путать с «Самарой»), «волг», «москвичей», «нив» можно заливать масло только последней из этих групп – GL-5 (или ТМ5 по российской классификации). А лучше ориентироваться и на результаты наших тестов.

С покупкой любого всесезонного тоже торопиться не стоит. Вязкость 85W90 (или ТМ5-18) подойдет летом, а для южных областей страны – и зимой. Если же вы собираетесь использовать машину при температурах минус 20–25°С, лучше не мучать автомобиль и выбрать более хладостойкое масло – 80W90 или даже 75W90. О последних мы вскоре поговорим более подробно.

Необходимая информация – класс вязкости и группа масла – указана на любой канистре. Остается совсем немного – располагать минимальным багажом знаний и пользоваться им по назначению. ЗР

НАША СПРАВКА

Обозначая вязкость, у трансмиссионных масел пишут 80W90 или SAE 80W90, у моторных могут быть 10W40 или SAE 10W40. Наличие или отсутствие аббревиатуры SAE не говорит о качестве масла или других его свойствах. Это лишь указание на стандарт, по которому маркируют продукт. Дословно – Общество Автомобильных Инженеров (США). Именно оно предложило современную классификацию. Аналогично обстоит дело и с группой, здесь добавляют API. Скажем, GL-5 и API GL-5 или SJ/CF и API SJ/CF (для моторных масел) – одно и то же. Аббревиатура API в данном случае переводится как Американский Институт Нефти.

ИЗ ЖИЗНИ «ТЯНИТОЛКАЕВ»

МОТОРЕДУКТОРЫ ДВЕРНЫХ ЗАМКОВ – ОТ МОСКВЫ ДО ТАЙВАНЯ

/ЭКСПЕРТИЗА

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Согласитесь, что водитель, ковыряющий ключом в дверном замке, вызывает сегодня некоторое недоумение – а что это он, собственно, делает? Неужели «электрика» отказала?

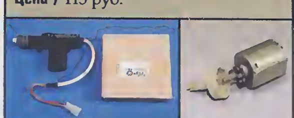
Электрические приводы дверных замков давно переместились из разряда «излишеств» в категорию «полезняшек» – даже отечественный автопром дозрел до их «зачисления в штат». Штука, конечно, удобная по всем статьям – и совсем не дефицитная: ее на любом сервисе установят. Только какую именно?

Разобраться, насколько подготовлены упомянутые изделия к нелегкому сотрудничеству с дверными механизмами, мы попросили специалистов испытательного центра «Эталон» при НИИ автоэлектроники. Для экспертизы приобрели шесть различных типов «моторедукторов блокировки дверей автомобилей» – по-научному изделия называются именно так. Испытывали по два моторедуктора каждого вида.

Вообще говоря, они всегда трудятся в очень тяжелом режиме. Крохотный моторчик с миниатюрным коллектором сначала перемещает в нужном направлении неподатливые дверные тяги, а затем замирает на какое-то время в режиме короткого замыкания – длительность управляющего импульса выбирается с запасом. При этом протекающий через моторчик ток достигает максимума, а рассеиваемая мощность, как известно, пропорциональна его «квадрату» – перегреть «малыша» ничего не стоит. Поэтому нас больше всего интересует, какое усилие развивают моторедукторы и как они переносят перегрузки.

Методику испытаний выбрали суровую: решили сымитировать «популярную» неисправность сигнализации, которая ни с того ни с сего вдруг начинает быстро «дергать кнопками» дверей или, того хуже, надолго оставляет под напряжением приводы дверных замков. Первое часто случается во время пуска двигателя, второе – из-за банального «залипания» реле. С учетом этого первому моторедуктору в каждой паре предстояло выдержать три цикла упражнений типа «открыл-закрыл» – каждый цикл по 50 раз (полсекунды на втягивание, полсекунды паузы, полсекунды на выталкивание и т. п.). Второй моторедуктор также должен был пройти три цикла, только вместо «гимнастики» его ожидало бо-

1. Изготовитель / АТЭ-1, Москва (концерн «ПРАМО»)
Наименование / 871.3730
Цена / 115 руб.



Привод развивает хорошее тяговое усилие, потребляет маленький ток и неплохо выдерживает экстремальные режимы. Единственный из приводов, имеющий защиту – муфту центробежного типа. При малых оборотах двигателя через муфту момент не проходит, а с ростом оборотов в ней происходит зацепление, что позволяет приводу работать как бы с разгона. Благодаря муфте удалось снизить пусковой ток и усилие перемещения рейки вручную. Электрические разъемы у приводов сделаны под «десятую» проводку – при монтаже на прочих автомобилях предстоит небольшая возня. Еще одно отличие этих приводов – в них используют пятиполюсные электромоторы: обычно применяют трехполюсные.
«Атэшные» моторедукторы выиграли состязание ввиду явного преимущества – только им удалось без замечаний выдержать предварительные испытания и сохранить работоспособность после трех циклов. Оценка: **отлично.**

2. Изготовитель / FAWAS AL KHATEEB TRADING CO., DUBAI U.A.E., Тайвань
Наименование / CL-009
Цена / 75 руб.

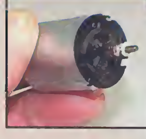




Хорошее тяговое усилие, но очень большой потребляемый ток. Если оборудовать четыре двери, то получается четырежды восемь – перебор… Очень маленький ход рейки. Тяжелых режимов не терпит. Программу испытаний завершить не удалось: вскрытие показало, что начал плавиться коллектор, пластмасса вылезла из щелей между контактными пластинами. Впрочем, после нескольких часов отдыха один из «арабокитайцев», кажется, начал приходить в себя, но «после драки» это не так интересно. Оценка: **плохо.**

3. Изготовитель / SATURN
Наименование / отсутствует
Цена / 100 руб.





Самое большое тяговое усилие, но и ток «зашкаливает» – под 7 А. Ужесточение режима прощает лишь до определенного предела: оба привода сдались на втором цикле испытаний. Причины видны на фото: оплавленный коллектор плюс почерневшие провода. Заметим, что один из «сатурнов» впоследствии пришел в себя и даже начал работать. Оценка: **плохо.**

4. Изготовитель / неизвестен
Наименование / CL-02
Цена / 90 руб.





Хорошее тяговое усилие, но очень большой потребляемый ток – до 7,5 А. Рейка необычной замкнутой формы, однако ее ход очень мал. «Издевательства» перенесли с трудом и сдались где-то посредине. Оценка: **плохо.**

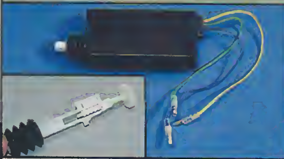
5. Изготовитель / MONGOOSE, Alliance Marketing Group Inc., США
Наименование / отсутствует
Цена / 140 руб.





Тяговое усилие – приемлемое, но явно не соответствует потребляемому току: для таких «ньютонов» он слишком велик. Кстати, надписи на коробке обещали не 27 Н, а целых 6 кг – где они? Да и с током тоже «пошутили»: заявили 5А, а «кушают» 6–7… А еще написано что-то про «безупречную защиту» – и это про изделия, которые не выдержали даже половины первого цикла испытаний на живучесть. Оценка: **плохо.**

6. Изготовитель / неизвестен (Тайвань?)
Наименование / отсутствует
Цена / 380 руб.



Тяговое усилие очень маленькое – больше 22–23 Н не получается. Ток при этом, соответственно, небольшой, но что с того радости? Жаль, что изделие не похоже на остальных: оригинальный привод ползуна осуществляется парой винт-гайка, а моторов – два. Один из них используется собственно для перемещения ползуна, а другой – для его блокировки в любом крайнем положении. Благодаря этому, даже разбив стекло, дверь просто так не откроешь. Только воспользоваться всеми этими достоинствами вряд ли удастся: слабенькие моторедукторы не выдержали даже первого цикла испытаний. Оценка: **очень плохо.**

лее тесное знакомство с электричеством – каждый раз по 60 секунд под напряжением в заторможенном состоянии. После очередного цикла эксперты оценивали изделие – дескать, стоит ли мучить его дальше.

До начала испытаний измерили параметры моторедукторов в исходном состоянии – они приведены в таблице. Эксперты проверили, насколько легко перемещается шток моторедукторов, замерили потребляемый под нагрузкой ток, оценили величину хода штока и измерили тягу изделий. Что ж – уже весело: у одного – слишком маленький ход, у другого – чрезмерно большой ток, а последний и проверить-то толком нельзя – хилый совсем, нагрузку не держит… В общем, из шести пар «неподсудной» оказалась только… отечественная! Любопытно…

По формальным признакам все «неправильные» моторедукторы можно было забраковать еще до начала основных испытаний, но ведь интересно же… Вполне могло оказаться, что большой потребляемый ток вовсе не недостаток, а, напротив, гарант безотказной работы – кто знает, что у моторедукторов на уме. Короче, начали…

Напомним еще раз: условия испытаний специально выбирались запредельными, типа «гонок на выживание». Первой забастовала пара № 5 – «Мангуст», занимавшийся «физзарядкой», замер уже на 25-м срабатывании, а его коллега помер на 20-й секунде «пытки электричеством», загнав стрелку амперметра далеко за 10 А. Тут же обиделась пара № 6 – не сговариваясь, оба моторедуктора резко увеличили токи потребления, после чего намертво встали. На 60-й секунде перегрелся «арабокитаец» № 2-2 – оно и не удивительно при таком большом токе потребления. Оставшиеся три с половиной пары оказались покрепче и телом и духом – выдержали! Однако № 4-1 решил при этом снизить ход штока до нескольких миллиметров – увы, откладываем его в сторону… Итого – осталось шесть участников.

Второй цикл оставил в строю всего одну пару: второй «арабокитаец» спалил свою обмотку, а № 3-2 даже пустил дым. Еще два моторедуктора снова заставили понервничать стрелку амперметра, вынудив ее биться о правый край шкалы. В итоге на третий цикл испытаний ушли только моторедукторы АТЭ-1 – те самые, которые оказались «неподсудными» еще вначале. Значит, эксперты не ошиблись в своих исходных критериях оценок – это радует.

Победители отправились на заключительный этап – уже не за наградой, а ради спортивного интереса. Что ж, победа московского завода оказалась более чем убедительной – даже после третьего цикла оба моторедуктора хоть и были изрядно потрепанными, но «живыми»! Более того, примерно через три часа пребывания в «расслабленном состоянии» они восстановили свою работоспособность на уровне исходных параметров. Отлежались, в общем.

Забавно, что некоторые из «симулянтов» также «ожили» после непродолжительного отдыха – так поступили № 2-2, 4-1 и 3-1. Однако нужно помнить: в критической ситуации надежда на них слабая. А московские изделия приятно удивили – похоже, они и на практике протянут гораздо дольше остальных. ЗР

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОТОРЕДУКТОРОВ В ИСХОДНОМ СОСТОЯНИИ

	Усилие перемещения в выключенном состоянии, Н (не более 1)*	Потребляемый ток, А (не более 5)*	Ход при усилии 25 Н, мм (не менее 21,4)*	Максимальное усилие, Н (не менее 25)*
1–1	0,3–0,5	3,9–4,2	22–22	27–28
1–2	0,3–0,8	4,0–4,3	22–23	27–28
2–1	3.0–3,5	8,0–8,2	18–19	32–34
2–2	2,5–3,0	7,9–8.1	17–18	33–34
3–1	2,8–3,5	6,8–7,0	22–23	35–37
3–2	3,5–3,7	6,4–6.5	22–23	33–35
4–1	3,2–3,5	7,0–7,5	18–18	27–28
4–2	2,5–2,8	6.5–7,0	18–18	26–27
5–1	2,5–3,5	6,0–6,2	17–18	26–27
5–2	1,5–2,0	6.5–7,0	18–19	26–27
6–1	3,2–4,0	3,9–4,1**	16–17**	22–23
6–2	3,7–3,9	4,2–4,5**	16–17**	21–22

* По ТУ ВАЗа. ** Параметры измерены при нагрузке 20 Н.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛИ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН И ЮРИЙ НЕЧЕТОВ

СУББОТНИК В АВТОМОБИЛЕ

СРЕДСТВА ДЛЯ УХОДА ЗА КУЗОВОМ

Первый весенний месяц, конечно же, март, однако настоящее пробуждение всего и вся вокруг начинается именно в апреле. Тем, кто почувствовал зуд в руках и желает уделить автомобилю особое внимание, американская фирма «Тертл Вакс» предлагает свои новинки серии Extreme, представленные на фото 1–4.

Фото 1 – быстроосушающий восковой автошампунь (Rapid Drying Wash&Wax). Производитель обещает особо глубокую очистку лакокрасочной поверхности с приданием ей водоотталкивающих свойств. Смыл грязь, вылил пару колпачков шампуня в ведро с водой, вымыл кузов и ополоснул его чистой водичкой – все. Если верить инструкции, то никаких пятен при этом быть не должно, поскольку кузов высыхает уже через несколько секунд: вытирать его не нужно! Цена препарата – 150–180 руб.

Фото 2 – моментальный полироль (Speed Wax). Вымыв машину вышеуказанным способом, можно повернуть форсунку распылителя в положение «Спрей» и нанести состав на обрабатываемый участок, после чего располировать. Из «изюминок» препарата производители отмечают его способность предотвращать выгорание поверхности на солнце. Цена – 180–200 руб.



1



2



3
4

Автополироль (Polishing Wax), представленный на фото 3, судя по описанию и цене (300–320 руб.), делает примерно то же самое, только еще лучше. При этом никакого спрея нет – обыкновенный флакон. Зато в описании присутствуют эпитеты типа «предельно высокий», «исключительный» и т. п. Что ж, может быть.

Тем, кому захочется освежить машину не только снаружи, подойдет полироль для панели приборов, бамперов (Cocpit, bumper&tyre shine), показанный на фото 4. Помимо всего прочего, препарат предотвращает старение и растрескивание поверхности, а также придает ей грязеотталкивающие свойства. Вниманию излишне усердных чистюль – не надо обрабатывать подобным образом рулевое колесо, педали и коврики! Чистота чистотой, но зачем вам скользкие органы управления? Цена вопроса – 210–240 руб.

ИЗМЕРИМ ДИНАМИКУ

МАРШРУТНЫЕ КОМПЬЮТЕРЫ

Популярные некогда электронные автомобильные тахометры, вольтметры и часы безропотно сдали свои позиции маршрутным компьютерам, чьи таланты неизмеримо выше. Три новинки московской фирмы ООО «М-Электроникс» представлены ниже.

Модель ДИ8М – это модернизация знакомого «маршрутника» ДИ8 (ЗР, 2002, № 1), предназначенного для автомобилей ГАЗ с электронными блоками управления двигателем (фото 1). Внешних отличий от предшественника почти нет – лишь тоненький провод, торчащий из общего жгута, выдает его дополнительные возможности: прибор подключают не только к диагностическому разъему, но и к датчику скорости. При этом обладатели впрысковых машин смогут контролировать расход топлива за поездку в литрах за час, в литрах на 100 км и в литрах за поездку, а также среднюю скорость, пройденный путь, время в пути и т. п. Кроме того, приборчик позволяет оценить время разгона автомобиля до «сотни» – думается, что именно эта функция окажется наиболее востребованной. Владельцы карбюраторных автомобилей смогут измерять то же самое, исключая параметры, связанные с литрами. Цена «малыша» – примерно 550 руб.


1


2

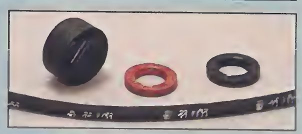

3

Маршрутный компьютер модели ДИ9П (фото 2) сделан для впрысковых «самар» с «высокой» панелью, имеющих заглушку под компьютер. Он как раз и выполнен на базе такой заглушки – вынули свою, поставили новую. Среди особенностей прибора, способного измерять температуру, скорость, динамику и т. п., отметим два независимых дисплея. Как ими распорядиться – дело владельца: можно, например, вывести на один из них индикацию мгновенного расхода топлива, а другим измерять время в пути. Стоимость ДИ9П – примерно 900 руб.

Тем, кто ездит на ВАЗ-2110 и их ближайших «родственниках», подойдет ДИ10ч (фото 3). Главное отличие от предыдущего прибора – в дизайне: его устанавливают вместо штатных часов. Соответственно два дисплея расположены не «в строчку», а «столбиком». Цена – примерно 850 руб.

УРОЖЕНЦЫ БАЛАКОВА

ЭТИ «РЕЗИНКИ» – НАСТОЯЩИЕ



Изделия ОАО «Балаковорезинотехника» часто подвергаются незаслуженной критике. Дело в том, что «левую» рыночную продукцию продавцы, как правило, величают «балаковской» – поди, проверь. К сожалению, до сих пор собственно балаковские «резинки», поступающие в розничную продажу, не имеют упаковки, что и порождает «дубляж». Однако изделия, представленные на групповом фото, – истинные балаковцы, к тому же – новинки. Познакомимся.

На переднем плане – шланг вентиляционный 21103-1164089-10. Он предназначен для установки в топливную систему автомобилей ВАЗ-2110 и соответствует нормам токсичности Евро III. Такой шланг не имеет права «дышать» – точнее, не должен пропускать сквозь свои стенки более 2,5 г/м^3 парообразных эмиссий за сутки. Изделие содержит три резиновых слоя и силовой каркас. Цена – 125 руб.

На заднем плане слева – подушка штанги подвески двигателя 2112-100011310. Резинка как резинка – отметим лишь, что по специальному заказу балаковцы готовы изготовить подушку абсолютно любой конструкции. Цена – 84 руб.

На заднем плане справа – сальники полуоси 2110-2301034 и 2110-2301035: соответственно правый и левый. Правый – черного цвета, левый – красно-коричневый: при монтаже их не перепутаешь. Полуобрезиненный каркас и волнообразные рифы по наружному диаметру улучшают монтажные свойства сальников и обеспечивают герметичность узла. Имеются также маслосгонные насечки по рабочей кромке и пыльнику. Цена, мягко говоря, странная – всего лишь 7 руб. 50 коп. за штуку. Неужели сальник настолько проще шланга?

АСБЕСТ НЕ НУЖЕН

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

Асбест повсеместно объявляется «вне закона»... Санкт-петербургская фирма «ОАО Завод АТИ» приступила к выпуску тормозных колодок из новой фрикционной массы АТИ-421, которая соответствует техническим условиям для дисковых тормозов всех отечественных автомобилей. Такой материал содержит более 15 компонентов и включает специальные противоскрипные добавки, а на саму колодку нанесено высокотемпературное порошковое покрытие. Для вредного асбеста при этом места не нашлось – и правильно.

Традиционная беда большинства российских изделий – полное пренебрежение производителя к их рыночной судьбе: то упаковки нет, то маркировку забыли нанести... Новые изделия АТИ упакованы в красно-синие коробки из микрогофрокартона с нанесенным штрих-кодом, а на каркасе каждой колодки – заводское клеймо. Кроме того, предусмотрены наклейки в виде российского флага – и надежно, и патриотично... Цена новых колодок практически не изменилась. Комплект на «классику» стоит примерно 90–110 руб., а на «Самару» – 100–120 руб.



Кстати, все ли знают, что означает аббревиатура АТИ? Так вот – безасбестовые колодки выпускает завод Асбестовых Технических Изделий! И первое апреля здесь ни при чем...

В ПОМОЩЬ ПУТЕШЕСТВЕННИКУ

ЭКОНОМИМ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

У бывалого путешественника машина не только средство передвижения, но и источник электроэнергии: по вечерам палатку освещает, разные компрессоры-магнитофоны-телевизоры питает, некоторые пижоны даже бреются в отпуске специальной 12-вольтовой бритвой. Если не злоупотреблять, автомобильного аккумулятора на несколько дней стоянки хватит. Более мощные агрегаты – электрочайник или холодильник «высосут» батарею за несколько часов. Попробуй потом оживить двигатель, учитывая, что многие современные автомобили вообще невозможно завести ни рукояткой, ни «с толкача».

Застраховаться от подобной неприятности поможет небольшой приборчик «Мобитрон М-50К012» (980 руб.). Он автоматически обесточит потребителя при падении напряжения в бортовой сети до 11,6 В и не включит, пока напряжение не превысит 12,8 В. Еще более умен «Мобитрон М-512-РМ» (1456 р.), предназначенный, в первую очередь, для термоэлектрических автохолодильников. При 12,7 В он переходит в экономичный режим, вчетверо снижая энергопотребление – от обычного аккумулятора на 55 А·ч холодильник вполне сможет работать целую ночь. При дальнейшем падении


«Мобитрон М-512-РМ».

напряжения до 11,6 В (или до 10,5 В, если используется батарея, которая не должна затем обеспечивать пуск мотора) потребитель отключается. Оба прибора рассчитаны на ток до 5 А, весьма компактны – не больше сигаретной пачки – и включаются просто в гнездо прикуривателя.

«КЛАРИОН» ДЛЯ ЖЕЛАЮЩИХ СЭКОНОМИТЬ



Бюджетный CD-проигрыватель от «Кларион»? Да – примерно за 4500 руб. Японские производители считают, что за такую цену их изделие не имеет аналогов. Модель BD329R располагает съемной передней панелью с облицовкой из алюминия. Виброустойчивый механизм считывает информацию с дисков CD-R/RW, а на незаписанных участках громкость отключается. Аппарат имеет встроенный усилитель мощности 4x45 Вт, два выхода на внешний усилитель, встроенный эквалайзер Z-Enhancer, а также систему Magna-Bass, позволяющую «поднимать» уровень нижних звуковых частот. Яркость панели изменяется в зависимости от уровня внешней освещенности, а вход для сотового телефона позволяет приглушать звук при поступлении входящего сигнала. У модели четыре варианта подсветки панели – кстати, производители полагают, что любимый цвет россиян – зеленый...

Новое средство для ухода за салоном от немецкого концерна «Пинго Эрцойгниссе», предлагаемое компанией «Пинго Дистрибьюторс», работает «за двоих». Помимо основной задачи по очистке пластиковых элементов салона, их защите от растрескивания и приданию антистатических свойств, препарат создает в салоне некий аромат – производители называют его натуральным. Долой ароматизаторы?

СКОЛЬКО ТЕРЯЮТ?

Подержанная иномарка, понятно, дешевле новой. Но на сколько? Каждый год в Германии проводят соответствующий анализ рынка и публикуют весьма любопытные результаты. Очередная диаграмма показывает, сколько процентов первоначальной цены теряют в среднем автомобили разных марок через четыре года и 60 тыс. км пробега. В общем-то, результат вполне предсказуем. Но есть неожиданности: например, малютка «Смарт» обошел почти всех по долговечности...

«Порше»	34,7
«Смарт»	42,4
«Ауди»	42,5
БМВ	45,7
«Мерседес»	46,5
«Фольксваген»	47,3
«Ниссан»	48,6
«Тойота»	48,8
«Мицубиси»	48,9
«Вольво»	49,0
«Шкода»	49,3
«Рено»	49,5
«Пежо»	49,6
«Мазда»	50,5
«Хонда»	50,7
ФИАТ	51,4
«Опель»	54,7
«Форд»	55,4
«Хёндэ»	58,3
КИА	61,1
«Дэу»	61,7



КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО БЕНЗИНА теперь можно проверить, не отходя от бензоколонки: лаборатория с колбочками, мудреными приборами и реактивами умещается в небольшом чемоданчике. «Комплект № 2М5» производства ООО «Лактан-Инвест» стоит недешево – 47 тыс. руб., но поддельное топливо порой оборачивается еще большими потерями для потребителей (об этом говорят судебные иски к АЗС от водителей). Но, конечно, такой прибор прежде всего пригодится органам надзора и самим владельцам заправочных станций – для контроля за поставщиками.

КРАСНОЕ И ЧЕРНОЕ

Госпредприятие «Уфимкабель» совместно с московским ЗАО «МСМ трейдинг« с февраля 2002 года предлагает на вторичном рынке жгуты высоковольтных проводов к ВАЗам «десятого» семейства. Подобные уже полтора года поставляют на тольяттинский конвейер, однако специально для торговой сети провода оснастили индивидуальной упаковкой. По мнению производителей, новый «красный» жгут превосходит своего «черного» предшественника по теплостойкости и надежности. Применено импортное сырье, но полный цикл производства – наш, российский. Примерная цена новинки – 295 руб.

КОЛОДКИ В КОРОБКАХ



Акционерное общество «СТС» (STS Company) отмечает свое десятилетие работы на рынке как в старые времена – трудовыми успехами. Компания подготовила к выпуску новую серию безасбестовых тормозных колодок. Изделия имеют допуск ВАЗа и поставляются на заводской конвейер. Продукция упакована в фирменные коробки – это, к сожалению, никак не станет правилом для всех. Заметим, что фрикционные смеси разрабатывались совместно с немецкой фирмой FMG (Friction Material Group). Порадуемся за ВАЗ?

ПЯТЬ ВМЕСТО ЧЕТЫРЕХ?

Пятилетку – в четыре года... нет, все гораздо интереснее. Просто весенняя рекламная акция корпорации «Примула» предполагает, что каждый желающий купить моторное масло MaxLife 10W40 фирмы «Вальволин» приобретает пятилитровую канистру по цене четырехлитровой. Таким образом покупатель бесплатно получит как бы лишний литр продукта, созданного специально для устранения нега-



тивных последствий длительной эксплуатации двигателя. И самому хватит, и с ближними можно поделиться...

ХОЛОСТАЯ ИСКРА /ПОДДЕЛКА

КАК НЕ ОШИБИТЬСЯ, ПОКУПАЯ ТЮМЕНСКУЮ КАТУШКУ ЗАЖИГАНИЯ?

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ



Маслонаполненные катушки выпускают уже не один десяток лет. Серьезных нареканий на них не было, разве что на «москвичовской» перегорал дополнительный резистор (но с такой неисправностью машина еще могла ехать, да и поменять его несложно). Сегодня рынок наводнен подделками, а они-то надежностью не блещут. В чем же дело?

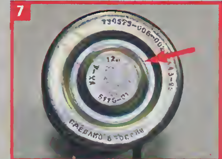
Вспомним устройство катушки – простейшего трансформатора. На сердечник последовательно намотаны обмотки: первичная, из толстого медного провода, и вторичная, с большим количеством витков – из тонкого. Внутренняя полость катушки заполнена трансформаторным маслом – оно улучшает теплоотвод от нагревающихся при работе обмоток. Первое, на чем экономят поддельщики, – медь. Так, в первичной обмотке число витков у них намного меньше, чем в фирменной катушке, а сам провод тоньше (иначе при малом омическом сопротивлении первичной обмотки катушка сгорит почти сразу). Такая «рационализация» не проходит даром – энергия искры падает. И если летом «левая» катушка еще как-то справляется со своими обязанностями, то осенью холодный пуск – уже проблема. Редкие выстрелы в глушителе – это, как правило, все, на что она способна зимой: слабая искорка уже не может поджечь смесь в цилиндрах.

Другой резерв экономии – масло. Вместо трансформаторного льют моторную отработку, богатую электропроводными, да и просто агрессивными примесями. Эта мина замедленного действия выведет катушку из строя довольно быстро, но все же две недели, отпущенные на обмен, она, скорее всего, отработает. Еще одно слабое место – уплотнение в крышке. Если из перевернутой катушки вытекает масло, доверять ей не стоит. Чтобы хоть по дороге к рынку подделки не расплескались, заливают их не доверху.

Как не попасть впросак? Во-первых, обратите внимание на вес. Поддельные катушки, в которых меньше меди и масла, заметно легче настоящих (масса от 790 до 1000 г в зависимости от модели). Во-вторых, на подделках пока еще красуется старое клеймо завода – буквы «А» и «Т» в шестиугольнике (фото 1), хотя уже попадаются с новым клеймом – флажком с надписью «ТАТЭ» (фото 3). Впрочем, криво обрезанные клеммы говорят сами за себя. Различается и пластмасса крышки: у подделок она черная блестящая (фото 1 и 3), у настоящих – матовая темно-серая (фото 2 и 4). В-третьих, корпус настоящих катушек – ровного соломенно-желтого оттенка (фото 6 и 8), тогда как у подделок – зеленоватый или темно-коричневый, вплоть до цветов побежалости (фото 5 и 7). В-четвертых, на донышке оригинальной катушки всегда выбиты дата изготовления и знак РСТ. Если хотя бы одного из них нет – это подделка (фото 5 и 7). И наконец, все катушки ТАТЭ упаковывает в картонную коробку (фото 9) с указанием сертификатов, применяемости, характеристик, гарантийного срока и данных завода-изготовителя. Подделки в лучшем случае завернут в газетку. ЗР


1

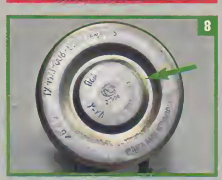

3


7


2


4


6


8


9

Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – «правильные» элементы.

/МАЛЕНЬКИЙ ОРКЕСТРИК

ЗВУК БЮДЖЕТНОГО ОКРАСА

УСТАНАВЛИВАЕМ АКУСТИКУ И... ЭКОНОМИМ ДЕНЬГИ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

«Даром только птички поют», – говаривал Федор Иванович Шаляпин.

Действительно, оснастить автомобиль нормальной акустикой, не подрывая при этом семейный бюджет, прямо скажем, нелегко. Тем не менее, шансы есть – вот о них и поговорим.

Конечно, про себя нужно помнить, что преобразить салон вашей машины в «Ла Скала» не получится – это под силу только редким «профи» и за очень солидную плату. Однако заметно улучшить звучание магнитолы по сравнению с уровнем «средней паршивости», которым грешат как гаражные установщики «музыки», так и многие автосалоны, можно и нужно. За пределы 100 долларов постараемся не выходить, а в идеальном случае деньги просто не потребуются.

Идеальный случай – это когда акустику вообще не нужно покупать. Варианты могут быть разные: Степан Степаныч приобрел уже «озвученную» подержанную «Самару», Виталик разобрал старенькие отечественные колонки, а Кузьмич приватизировал в бывшем клубе кучу бесхозных динамиков. Чтобы заставить все это «богатство» нормально звучать, достаточно расположить его в нужном месте салона и подключить должным образом.

ЧЕМ ТОЛЩЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ

Даже посредственная акустика, установленная в самом неподходящем месте, зазвучит лучше, если питание на магнитолу подать не от прикуривателя и прочих близлежащих энергопотребителей, а прямо от аккумулятора – толстыми проводами через предохранитель. Хорошие медные провода в хозяйстве всегда найдутся, остальное зависит только от вашей аккуратности. Заодно замените проводку, идущую к динамикам: чем больше сечение проводников, тем лучше. Единожды потратив на эту работу время, вы сможете воспользоваться ее плодами как немедленно, так и позднее, если захотите установить на прежние места аппаратуру более высокого качества.

А где у динамика «плюс», а где «минус»? Если речь идет о висящем на стене однопрограммном громкоговорителе, то об этом можно не задумываться, но если динамиков больше двух, то необходима так называемая фазировка...

Коаксиальник BOSS: двухполосный «американец» обойдется в 40 долларов за пару.

МУЖЧИНЫ – ВДОХ, ЖЕНЩИНЫ – ВЫДОХ

Фазировка – это просто. Вспомните переполненный автобус из известного анекдота, когда водитель командует: «Мужчины – вдох, женщины – выдох!». В общественном транспорте это может помочь, а вот в оркестре напротив – вместо мощных аккордов вам придется вслушиваться в хилое похрипывание. Чтобы заставить динамики синхронно «дуть» в одну сторону, как раз и нужна фазировка, то есть соблюдение полярности подключения динамиков к источнику сигнала.

На импортных изделиях около каждого вывода обычно стоят значки «+» и «–». Если же их нет, то достаточно взять батарейку напряжением примерно 1,5 В и кратковременно подключить ее к сомнительному динамику. При соблюдении полярности диффузор дергается наружу, при ошибочном – внутрь: вот и все. Осталось подключить «плюсовые» выводы магнитолы к «+» динамиков, а «минусовые» – к их «–». Если перепутать местами одновременно все провода, то ничего страшного не произойдет, но лучше сразу же придерживаться установленного порядка.

КУДА СТАВИТЬ-ТО?

Теперь грамотно распорядимся собственной «жилплощадью». Чтобы динамик был певцом, а не астматиком, он должен нормально «дышать». Но, как правило, именно этого-то ему и не позволяют – бедолагу обычно ставят задом «к стенке»: получается некое подобие карцера. А требуется немногое – всего лишь прорезать в этой самой стенке, будь то внутри двери или, скажем, на задней полке седана, отверстие площадью, равной площади диффузора. Подобная операция мгновенно улучшит звучание системы без всяких затрат с вашей стороны. Кстати, если доставшаяся вам «бэушная» машина оснащена динамиками, установленными в «торпедо», без сожаления выдирайте их оттуда и переносите в двери. Конечно, протягивать туда провода не совсем приятно, но работа того стоит. Не грех при этом разориться на специальные резиновые трубочки, сквозь которые следует пропустить проводку; их цена – примерно 5 руб. за штуку.

Три в одном! Такой коаксиальник от BOSS потянет уже долларов на 60.

УЧАСТНИКИ СОПРОТИВЛЕНИЯ

Когда подключаешь фирменные колонки к фирменному же усилителю, никакие законы Ома, в общем-то, не нужны – все рассчитали за тебя. А вот с акустикой типа «слепила из того, что было» нужно быть поаккуратнее – слишком малое сопротивление нагрузки быстро пустит из уси-



лителя дым. Как правило, каждый выход магнитолы рассчитан на нагрузку в 4 Ом, однако в хозяйстве могут встретиться как двух-, так и восьмиомные динамики. Тем, кому захочется поэкспериментировать и соорудить из них батарею, напоминаем, что требуемые «четыре ома» можно получить при последовательном соединении пары двухомных динамиков или же при параллельном подключении двух восьмиомных. Кстати, если сможете изготовить на заднюю полку эдакую солидную звуковую доску, утыканную потрохами из разобранных колонок (фильтры тоже пойдут в дело!), то знайте – подобные развлечения в Западной Европе сегодня весьма популярны... С такой доской не стыдно поехать на дискотеку, скажем, в Булонский лес...

А ЕСЛИ ВСЕ-ТАКИ «ФИРМА»?

Если же ориентироваться на фирменное изделие, то нужно немножко подготовиться к его выбору.

Идеальный динамик должен хорошо воспроизводить все различимые ухом частоты Увы, сегодня таких изделий нет в природе. Зато к идеалу стремятся так называемые широкополосные динамики с дополнительным конусом – именно на них стоит обратить внимание в первую очередь.

Обычный широкополосник не звучит на частотах выше 5 кГц. Чтобы «задрать верхи», в его конструкцию как раз и ввели второй конус – это поднимает верхнюю планку примерно до 18 кГц. Что касается нижней границы, то она зависит от размеров динамика: чем он больше, тем лучше, да и отдача будет выше. Из представителей «двойных конусов» отметим изделия «Блаупункт»: AL 100 имеет диаметр 10 см, AL 130 – 13 см, а AL 170 – 17 см. Примерная стоимость набора из пары подобных динамиков составляет от 20 до 40 долларов. Очень хорошие широкополосники делают также «Херц» (модель HCC 87) или, скажем, «Сони».

Понятно, что лучше бы поставить не два таких динамика, а четыре. Для бюджетного варианта установки это вполне оправдано: задействованы все четыре выхода магнитолы, создается эффект объемного звука, да и традиционное желание установить что-то не только по бокам, но и сзади при этом реализуется. За большими размерами динамиков гнаться не стоит: при диаметре свыше 20 см возникнут серьезные трудности с установкой, да и цена начнет больнее кусаться.

Компонентники «Аркан» (Россия) можно приобрести за 40 долларов.

Говорят, что специалист широкого профиля знает понемногу обо всем. Так и широкополосники – понятно, что полную «гамму чувств» им все равно не выразить. На сей случай придуманы коаксиальники – неразъемный набор из нескольких динамиков, соединенных через фильтр. Это уже многополосная система – она зазвучит позвонче! Любопытно, что габариты таких динамиков практически не отличаются от «обыкновенных», а ценовая планка та же – выше 50 долларов мы не залезем. Однако при установке коаксиальников нужна особая аккуратность – их открытый диффузор, как черная дыра, вбирает в себя любую грязь, опилки и т. п. Бюджетные коаксиальники делают «Пролоджи», «Урал», «Эн-Эр-Джи», «Сони», «Кенвуд», «Джей-Ви-Си», «Пионер» – в общем, выбор есть. Если же трудовая заначка позволяет немножко посорить деньгами, то лучше всего остановить свой выбор на так называемых компонентниках.

Компонентники – это набор из «специалистов узкого профиля»: в него входят раздельные динамики, каждый из которых работает в своей полосе частот. Они подороже на 20–30 долларов, однако сэкономить можно и здесь: будем ставить их только спереди! Сзади же пусть будут коаксиальники или широкополосники.

Низкочастотный динамик ставим в дверь – это однозначно. Казалось бы, что и звук при этом будет идти как бы из подземелья, однако нас спасут пищалки – их мы поднимем повыше, а вместе с ними поднимется и то, что знатоки называют «звуковая сцена». При этом их нужно размещать как можно дальше от слушателя!

Последнее утверждение относится к любым динамикам, но низкочастотники удалять просто некуда... Зато маленькие пищалочки можно разместить на передних стойках, на краях «торпедо» – в общем, место можно найти. А затем...

А что затем – опять-таки в следующий раз.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Сколько вы готовы потратить на «музыку» для своего автомобиля?



- 46% до $200
- 40% от $200 до $500
- 10% свыше $500
- 4% не собираюсь устанавливать

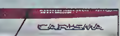
РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ УСТАНОВОЧНУЮ СТУДИЮ «АУДИОХИРУРГИЯ» И ФИРМУ A&T TRADE ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ СТАТЬИ.

/ВЫБИРАЕМ С УМОМ

РАЗУМНАЯ ДОСТАТОЧНОСТЬ

БОЛЬШЕ ЧЕМ КОМПАКТ-КЛАСС





ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Мы уже не раз встречались с «Мицубиси-Каризма», в том числе в групповых тестах (ЗР, 2001, № 7). Хорошо известный у нас в стране автомобиль выпускается с 1995 года, и за это время не раз менялся. Вот и в 2002 модельном году «Каризма» обзавелась новым силовым агрегатом и перенесла небольшой фейслифтинг. Основные изменения внешности – новая решетка радиатора, черные окантовки фар, хромированные эмблемы; в салоне появились вторая подушка безопасности для пассажира и некоторое дополнительное оборудование. Под капотом теперь – двигатель с непосредственным впрыском 1,8 GDi. В придачу к нему можно получить адаптивный «автомат» с возможностью ручного переключения передач. Кое-что россиянам пока недоступно – наиболее дорогая комплектация «Элеганс» и 1,9-литровый турбодизель.

ТОВАР ЛИЦОМ

Как и подобает популярному автомобилю нижнего среднего класса, у «Мицубиси-Каризма» много вариантов оснащения. На выбор предлагаются кузова седан или хэтчбек в комплектации «Классик», «Комфорт» или «Эванс» с двигателями 1,6 или 1,8 л, с механической или адаптивной автоматической коробкой передач. Соответственно и цена – от $14 990 за седан 1,6 л в варианте «Классик» до $19 690 за хэтчбек 1,8 л «GDI Эванс АТ».

Даже в базовой комплектации машина неплохо «упакована» – гидроусилитель руля, центральный замок, иммобилайзер, кондиционер, противопыльный пакет, подушки безопасности для водителя и переднего пассажира. А еще электроподъемники стекол передних дверей, электропривод и обогрев наружных зеркал, магнитола. Помимо обычной антиблокировочной системы (АБС), есть система электронного распределения тормозных усилий – вроде «колдуна» на отечественных авто, только электронного.

Хэтчбек с похожим набором оборудования будет стоить на $300 дороже. Исполнение «Комфорт» – с климат-контролем, противотуманными фарами и большим дополнительным списком приятных мелочей поднимет цену машины на $1500. Сюда можно поставить и «автомат», добавив еще $1200. Ну а если и этого покажется мало, есть «1,8 GDI Эванс». Более мощный двигатель, литые диски, кожаные руль и рукоятка коробки передач, отделанная под титан центральная консоль основательно преобразят автомобиль, приплюсовав к уже означенным еще около $2000.

ЧТО ВНУТРИ

Конструкторам и дизайнерам, работавшим над интерьером, удалось найти нужную грань между функциональной насыщенностью и разумной достаточностью. Пока вы заняты дорогой, ничего лишнего под руку не попадет. Но если потребуется – пожалуйста. Включить-выключить или прибавить громкость магнитолы можно не отрываясь от дороги – этим заведует одна «крутилка»; кондиционер тоже ни с чем не спутаешь – он включается нажатием на рычажок управления температурой. Водительское сиденье, кроме обычных регулировок, позволяет раздельно менять высоту передней и задней части подушки (кстати, сама она большая и удобная). В более дорогих версиях предусмотрена регулировка поясничного упора.



Есть у «Каризмы» дисплей, куда выводится информация с маршрутного компьютера. Но поскольку значение ее второстепенное, дисплей помещен в средней части панели, чтобы не маячил постоянно перед глазами водителя.

Места в салоне достаточно. У четверых среднегабаритных его обитателей будет даже немного воздуха вокруг. Если же посадить назад крупных пассажиров, они усядутся там уже плотнее. Не исключено, что самый рослый предложит поменяться местами с субтильным передним. Но даже если тот не согласится, ничего страшного не произойдет – большому класть голову в карман не придется.

Зато кому уж точно сзади понравится, так это чемоданам (в багажнике, разумеется). Грузовой отсек у машины большой и, что немаловажно, глубокий. Под полом багажника уместились полноразмерная (15 дюймов) запаска и минимальный набор инструмента. Да, на всякий случай, задние сиденья складываются по частям.

КАК ЕДЕТ?

Опробовав «Каризму» в разных амплуа – в городе, на шоссе, проселке, приходишь к выводу, что машина на редкость гармонична. В ездовом характере, как и в интерьере, ничего лишнего.

«Мицубиси» с 1,6-литровым двигателем уверенно держится в потоке – автомобиль получился в меру шустрым, однако спортивной злости в нем нет. Мотор способен раскрутиться до 7000 об/мин. Но делает он это ровно – без резких подхватов или, упаси бог, провалов. Коробка передач не заставляет частить с переключениями – все передачи «длинные». Например, на второй «Каризма» может разогнаться до «сотни» с гаком. А в целом, компромисс между умением ехать быстро и в то же время перемещаться степенно конструкторам удался.

К тому же такой подход позволил на загородном шоссе уложить расход бензина в 5,8 л на «сотню». Правда, в городском цикле аппетит возрастает до 10 литров – увы, автомобили, удовлетворяющие современным требованиям безопасности, довольно тяжелые.

Характерно поведение подвески – она адаптирована к нашим условиям: жесткие пружины, большой (170 мм) дорожный просвет (данные производителя), увеличенный ход сжатия, но… К сожалению, уменьшенный ход отбоя – и это заметно. Если наезд на выступы дорожного покрытия вызывает только положительные эмоции, то соскакивание с небольших ступенек или попадание в ямку порой приводит к характерному стуку. В целом, подвеска настроена универсально – машина неплохо держит дорогу на высокой скорости и вполне комфортна при спокойном темпе движения. Виброзащищенность хорошая: на холостых понять, работает мотор или нет, можно только по приборам. К 4000 об/мин двигатель уже слышен в салоне, что для машины этого класса вполне нормально.

Так же спокоен и приятен в работе руль с гидроусилителем переменной производительности. От упора до упора рулевое колесо делает чуть меньше трех оборотов, так что в городской толчее вы не будете завязывать руки узлом. В то же время большой диаметр баранки оградит вас на трассе от излишней чувствительности. К тому же с ростом скорости еле заметное демпфирование обеспечивает и гидроусилитель. В общем, и здесь компромисс удался.













ИНТЕРЕСНАЯ ДЕТАЛЬ

На небольшие карманы в дверях можно пожаловаться. В остальном – только плюсы. Ящички для мелочей находишь в самых неожиданных местах; привычные органы управления зеркалами и корректор фар разместились в левой нижней части панели; стеклоподъемники – на своем месте в дверях; подушка водительского сиденья имеет две регулировки; сзади проушина, за которую можно буксировать; третий подголовник сзади может утапливаться в сиденье.



MITSUBISHI CARISMA

Число мест – 5; снаряженная/полная масса – 1180/1685 кг; размеры (д x ш x в) – 4475x1710x1405 мм; максимальная скорость – 185 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 12,4 с; рабочий объем двигателя – 1597 см^3; мощность – 76 кВт/103 л. с. при 6000 об/мин; крутящий момент – 141 Н·м при 4500 об/мин; расход топлива (шоссе/город) – 5,8/10 л/100 км.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, долл. США

ТО 15 000 км (с расх. матер.)	220
ТО 30 000 км (с расх. матер.)	300
Фильтр масляный	14
Фильтр воздушный	22
Фильтр топливный	55
Колодки тормозные передние	95
Колодки тормозные задние	94
Ремень генератора	20
Ремень ГРМ	90
Амортизатор передний (стойка)	130
Амортизатор задний	80
Рулевая рейка	950
Бампер передний	465
Бампер задний	465
Капот	371
Крыло переднее	240
Дверь передняя	488
Дверь задняя	488
Крышка багажника	514
Ветровое стекло	216
Фара в сборе	290
Фонарь задний	160
Стоимость нормо-часа работ	55



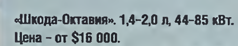




ПОРТРЕТ С ОДНОКЛАССНИКАМИ

Как и ближайшие конкуренты, «Каризма» формально попадает в средний класс, хотя «по смыслу» относится к компактному. Так уж случилось, что машин выпускается сегодня больше, чем придумано классов. Вот и относят их то к компакт-классу, то к нижнему среднему – как кому больше нравится.

«Шкода-Октавия». 1,4-2,0 л, 44-85 кВт. Цена – от $16 000.



«Форд-Фокус». 1,4-2,0 л, 55-96 кВт. Цена – от $17 500.

«Опель-Астра». 1,2-2,2 л, 55-108 кВт. Цена – от $14 600.

СЕРВИС

У японских автомобилей заслуженная репутация очень надежных. «Мицубиси» не исключение. Производитель дает гарантию – 3 года или 100 тыс. километров, но не спешит радовать низкими ценами на обслуживание и запчасти. Очевидно, в аварии лучше не попадать, ну а мелкие проблемы решаемы. Тем более, сервис для этих машин у нас развит хорошо.



ТОРМОЗ

/ХОТЕЛИ КАК ЛУЧШЕ

ТО ЧТО БУДЕТ С ТЕХОСМОТРОМ?









140 КАРАУЛ! ГРАБЯТ!!!

162 ПРЕДОК РАЛЛИ-РЕЙДОВ

176 «ВСЕ ЗВЕЗДЫ» СВЕТЯТ СЕРГЕЮ УСПЕНСКОМУ



ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

ОШИБОЧКА ВЫШЛА

До запрещения инструментального контроля осталось три месяца. С первого июля все ПИКи закроются и ГИБДД станет выдавать талоны очередного ТО без инструментальных проверок. Так распорядились российские законодатели, принявшие новый Административный кодекс (КоАП).

Неужели правда? Кому пришло в голову расправиться с пунктами инструментального контроля (ПИКами), не вставшими даже на ноги? Один из авторов законопроекта недавно заявил: «не так поняли». Мол, у разработчиков поправки не было желания уничтожать ПИКи. Они стремились отменить плату за «инструменталку» и, таким образом, «удешевить» техосмотр. Благородно! Однако думские Робин Гуды малость просчитались. Если обратиться к тексту кодекса, то речь в нем идет о полном запрете, без каких-либо ссылок на «платно» или «бесплатно». Вот такая вышла ошибочка…

КТО КОГО ЗАСУДИТ?

Как будут развиваться события? Очень многие автовладельцы, конечно, с радостью воспримут запрет. Бог с ней, с безопасностью – мороки поубавится. Но ГИБДД не настроена отказываться от ПИКового техосмотра. В отделе технического надзора ГУ ГИБДД надеются, что в Думе еще до 1 июля примут поправку, чтобы все-таки узаконить «инструменталку» (заметим, что сама ГИБДД права законодательной инициативы не имеет).

Еще решительнее настроены владельцы ПИКов (коих по стране уже около 700). По словам директора фирм «Маха-Руссия» и «Буборг Трейдинг» Сергея Мирочника, в самое ближайшее время готовится обращение в Конституционный суд. Основание для иска – новый КоАП ограничил законные права коммерсантов. Теперь они вынуждены сворачивать бизнес и нести серьезные финансовые потери. По мнению юристов ЗР, такой иск вполне правомерен.

Ну, а пока суд да дело, что предпринимать нам, владельцам автомобилей? Как быть, если ГИБДД не станет сворачивать после 1 июля инструментальный контроль – такое вполне возможно. Кто-то не намерен спорить, поедет на ПИК и будет потом дожидаться разумного решения возникшей коллизии. Но найдется не меньше желающих закрепить через суд свое право на «упрощенный» техосмотр (если к тому времени в Конституционном суде не победят фирмы «Маха-Руссия» и «Буборг Трейдинг»).

ДЕВЯТЬ РАЗ ЗА ДВА ГОДА

Абсурдная ситуация в любом случае разрешится. И можно быть уверенным, что инструментальный контроль сохранят. Глаз у инспекторов наметан, но не до такой степени, чтобы выдавать в процентах удельную тормозную силу. Без современных средств диагностики не обойтись.

Правда, совсем другое дело, как у нас этими средствами пользуются. Вот владелец «девятки» Александр Масленников в прошлом году прошел ТО в столице… с пятого раза. В первый визит на ПИК (что на улице Вавилова) автомобиль показал удельную тормозную силу в пределах 47 процентов (при норме в 64). Затем, в другие посещения, компьютер тормозного стенда последовательно выдавал: 44, 37, 55, 63 процента. Пытаясь исправить положение, хозяин машины заменил «родной» вакуумный усилитель на импортный «Лукас», поменял егорьевские тормозные колодки на «Феродо», неоднократно прокачивал тормоза, притирал колодки. Все тщетно. В этом году Масленникову пришлось заехать на ПИК всего …четыре раза. 54–50–55–53 процента – показывал компьютер раз за разом. Владелец поменял главный тормозной цилиндр (к тому времени в тормозной системе «девятки» родны-

ми остались только тормозные трубки), поставил даже финские покрышки «Нокиан». Техосмотр обошелся в фантастическую сумму. А талон ему в итоге дали… из жалости.

После всего этого Масленников, мучаясь из-за никудышности своих тормозов, подъехал на СТО «Автомедон» (сервис, сертифицированный фирмой «Бош») и на местном стенде проверил тормоза еще раз. Удельная сила – 69 процентов. Выше нормы… Это – не единичный пример. Это – столичная практика. Доказательство тому рейды ЗР в прошлые годы (ЗР, 1999, № 4; 2001, № 9).

БЕЗОПАСНОСТЬ ИЛИ КОРРУПЦИЯ?

Мы, конечно, против того, чтобы запрещать при техосмотре средства технического диагностирования, но использовать их так, как это делается сегодня, тоже нельзя! Побеседовав с опытными экспертами, мы попробовали сформулировать требования, которые помогли бы приблизить ТО к потребителям, позволили бы осознать его необходимость.

1. *Должны быть упразднены ненужные проверки. По новому ГОСТу необходимо контролировать работоспособность АБС, но на стенде этого сделать невозможно – на малых скоростях антиблокировочная система не срабатывает. Да и зачем вообще проверять АБС – это чаще всего опция. То же – и с гидроусилителем руля. Предписана проверка натяжения ремня привода насоса гидроусилителя, однако не на каждой иномарке к этому механизму подберешься – необходима разборка! А смысл?*
   Проверка давления в шинах – процедура необходимая, но вызывает вопросы. Каждый производитель рекомендует свои нормы давления. Где их брать? Водители не возят с собой инструкцию по эксплуатации (а если она и есть, то не всегда на русском языке). Справочников же по всем моделям нет в природе.

2. *Проверки надо сделать более либеральными. Поясним. В Германии допустимое значение удельной тормозной силы – 50%, а разности тормозных сил колес оси – 25%. У нас же соответственно – 59 и 20%. Может, отечественная техника лучше? Наши требования не учитывают и особенностей эксплуатации. На улице всегда разная температура, разная погода – дождь, слякоть, снег. «Резина» может задубеть, а заодно и намокнуть. ГОСТ же не предусматривает никаких поправок, скидок на погоду и предписывает проверку на …сухих шинах. Вы где-нибудь видели, чтобы во время дождя все ПИКи закрывались?*

3. *Проверка автомобиля на ПИКе должна занимать максимум 20 минут. При этом все системы, отвечающие за безопасность, можно проконтролировать без каких-либо проблем. А при нынешнем ГОСТе на каждый автомобиль надо тратить по 40 минут. С точки зрения безопасности это ничего не дает.*

4. *Будет лучше, если инструментальным контролем займутся только независимые организации. Под крылом ГИБДД ПИКи развиваться не будут. Нет у инспекции денег на оборудование, а главное, нет заинтересованности вникать в нужды автомобилистов. Местные власти, как это видно на примере Москвы, финансами обеспечены, но, управляя ПИКами, не способны навести на них элементарный порядок. Независимым фирмам, в отличие от чиновников и инспекторов, есть что терять – они более управляемы и к ним, как уже показала практика (например, в Санкт-Петербурге), меньше претензий.*

5. *Автомобилистам нужно предоставить возможность апелляции – пользоваться контрольным (независимым!) тормозным стендом. Если он «оправдает» жалобщика, то без повторных проверок талон ТО должен быть выдан, а провинившийся ПИК подвергнут крупному штрафу. За ошибки контролеров не обязан отвечать автовладелец.*

Пока же инструментальный техосмотр (особенно в столице) очень часто профанация и, скорее, стимулирует коррупцию, подрывает доверие к ГИБДД, чем выполняет свою главную задачу – содействовать безопасности на дорогах. ЗР

«ЗАДАНИЕ СЕМЬДЕСЯТ»



Это Федор Александрович Беляков – один из тех, кто первым вывел на льдины Северного полюса автомобиль – ГАЗ-67. Вот его рассказ.

Шел пятый год моей срочной службы, когда нас, нескольких шоферов, отправили на ГАЗ за двумя новенькими вездеходами ГАЗ-67. Привезли их, обули в шипованную резину, приладили ковши. А однажды ночью нас двоих отвезли на станцию. Тщательно охраняемый поезд долго шел на восток. На станции Большой Невер машины выгрузили и мы своим ходом погнали их в Якутск. 600 километров щебенки, 600 – зимник и ни одного населенного пункта. Мороз – минус 70, и так 30 суток. Остановить и заглушить машину – смерти подобно: двигатель остывает мгновенно и сам каменеешь. Да и в «газике» не намного теплее – крыша-то брезентовая.

В Якутске погрузились на самолеты СИ-47. Они доставили нас сначала в бухту Тикси, потом на остров Котельный, а оттуда на дрейфующие льдины Северного полюса. Там 12 апреля 1950 года отметил я свой день рождения.

Работать приходилось то на одной льдине, то на другой. Расчищал взлетно-посадочные полосы. Как-то при выгрузке «газика» из самолета сломали деревянный руль – пришлось обмотать баранку изоляционной лентой. Это была самая серьезная поломка за время операции, которая называлась «Задание семьдесят». В годы «холодной войны» она в случае необходимости должна была обеспечить перехват самолетов США.

За рулем Федор Александрович проработал с 1945 по 1990 год без единой аварии и нарушений. А «полярный» ГАЗ-67 вспоминает до сих пор – более надежной машины он не встречал.

ЗАПИСАЛА ОЛЬГА ИСЛАМКИНА

КЛЕИМ УДАЧУ /ИГРА ПО-КРУПНОМУ

ПОДАРКИ ОТ ЗР ПОЛУЧИЛ... ВЛАДИМИР УЛЬЯНОВ! И ЕЩЕ 14 ЕГО ЗЕМЛЯКОВ-НИЖЕГОРОДЦЕВ

ТЕКСТ / АНТОН ЧУЙКИН ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

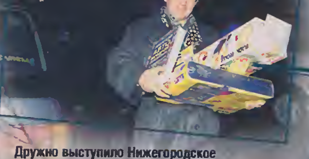
А вы думали, это просто рекламная акция – «Автомобиль – россыпью» всем читателям ЗР? Вовсе нет – как и было обещано (ЗР, 2002, № 2), в конце февраля в Нижегородскую область отправилась экспедиция «За рулем» – знакомиться со своей аудиторией.

В гости, да без подарков? В качестве презента везли с собой машину – но чтобы не делить ее на части между нашими читателями, мы запаслись гостинцами на стоимость новенькой тольяттинской «пятерки». Получить приз мог любой наш читатель – достаточно было иметь наклейку «За рулем» на стекле своего автомобиля (мы разместили стикер в февральском номере).

Честно говоря, отправляясь путем энтузиастов на восток от столицы, мы сомневались – легко ли будет найти призеров? Друзья, впрочем, видят друг друга издалека... Так это и случилось! Еще раз приветствуем и поздравляем вас, нижегородцы! А еще поздравляем и себя – работать ради таких читателей не только удовольствие, но и честь. Ну, что, поехали в Нижний, к друзьям?



Галина Чуркина не просто наш читатель – она подписчик, потому что ей нужен каждый номер ЗР! Где еще она прочтет, какие колодки лучше подойдут ее «четверке»? Галя – водитель со стажем, поездила на «Мицубиси-Кольт», «Фольксвагене-Пассат»... потом был дефолт, а за ним уже – «двойка» и «четверка» ВАЗ. Если дела пойдут успешно (Галина торгует чаем), то следующим автомобилем будет «Самара». Во что мы, отведав галиного чайку, поверили на все сто!



Наш первенец – Сергей Горячев на своей «Ауди» повстречал груженную призами редакционную «Тойоту-Превия» в первый же вечер в Нижнем... и тут же «облегчил» ее на комплект инструмента, масло, автомобильный пылесос. Сережа! Желаем быть первым всегда и во всем! Как предпринимателю, Вам это особенно пригодится.

Дружно выступило Нижегородское УВД. Милицейская «Волга» со стикером ЗР в окружении пяти инспекторов – это круто! Мужики, читайте журнал, радуйтесь нашим призам и... того, помягче к водителям. Помните, что на вашей сине-белой ласточке написано: «Вместе с вами журнал «За рулем»! А мы еще как-нибудь наведаемся в Богоявление, на самый «зарулевский» пост ДПС.



Василий Семенович, мы Вас приветствуем! Как Ваша «пятерка»? Помогает зарабатывать? Г-н Сафин – наш давний подписчик: «а как бы иначе я эту машину своими руками собрал?» Весомым подтверждением нашей дружбы послужил комплект шин. «А что, доедет это колесо до Казани?» Запросто, и не один раз, если понадобится!

Андрей Обухов работает на Заволжском моторном заводе, в отделе рекламы, но журнал читает не только по долгу службы: дома хранятся подшивки с 1978 года. Наша наклейка украсила стекло моложавой на вид «Волги», которая ему почти ровесница – 1973 год выпуска! Свое умение общаться с автомобилем Андрей подтвердил, подлечив прохудившуюся по дороге в Нижний систему выпуска нашей «Тойоты-Превия». Андрей, успехов Вам и в рекламном бизнесе, и в автоделе!



Дело было вечером, делать было… «Юр, а что это за машина такая красивая навстречу проехала?» – Татьяна Козлова умеет быть настойчивой, и «шестерка» со стикером ЗР, развернувшись, поехала догонять мини-вэн… в котором сидели мы и рассуждали, что призов еще остается много. А тут – сразу двое наших читателей! Стикер есть и на «Жигулях» Юрия Темнова, и на «Москвиче» Татьяны, и даже на ВАЗ-2110 ее дочери. Неудивительно, что встреча на дороге продолжилась за столом… но это уже другая история.

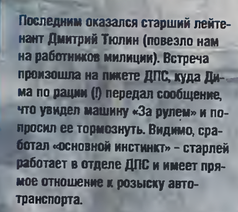




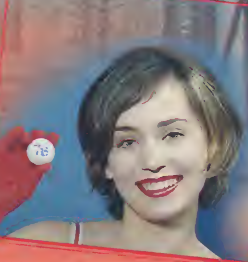
Честно говоря, когда к нам подошел человек в милицейской форме, мы немного оробели: может, что нарушили? Старший прапорщик Владимир Ульянов (!) предъявил не красную книжечку, а красную «Ниву» с нашим стикером. За что и был отмечен ценными подарками. Спокойной Вам работы, Владимир Петрович! (как и всем представителям «службы 02»).

Еще мы увидели припаркованную неподалеку от речного вокзала «восьмерку» с наклейкой. Долго ждали владельца. Уходя, оставили визитку… и ровно через минуту красная «Самара» просвистела мимо нашей машины! Погоня была недолгой – вскоре мы уже знакомились с Дмитрием Лукьяновым, совладельцем ночного бара. А еще Дмитрий поработал ди-джеем – привет, коллега (слушайте «Автомотив» на радио «Ретро»)!

Мы не ограничивались областным центром (см. выше). По дороге в Арзамас наш фотограф чуть не вывалился из машины, углядев стикер на… бензовозе! Вячеслав Пужаев: «Наклеил знак ЗР, чтобы своих видеть. А тут смотрю – мимо машина проезжает, о которой читал… Мне так приятно с вами познакомиться!» Слава, взаимно! Нас встреча с Вами просто окрылила!



Последним оказался старший лейтенант Дмитрий Тюлин (повезло нам на работников милиции). Встреча произошла на пикете ДПС, куда Дима по рации (!) передал сообщение, что увидел машину «За рулем» и попросил ее тормознуть. Видимо, сработал «основной инстинкт» – старлей работает в отделе ДПС и имеет прямое отношение к розыску автотранспорта.



Подытожим наш бросок в Нижний порцией статистики. За четыре дня мы проехали 1700 километров, встретили 10 машин с наклейками «За рулем», познакомились с 15 нашими читателями (большинство, кстати, подписчики – впрочем, в пользе этой услуги мы, кажется, убедили и остальных), роздали подарков почти на 100 тысяч рублей.

Вот таким предстал перед нами регион 52 – край автомобильный, гостеприимный, деловой… Уезжать не хотелось… Но впереди нас ждет очередная акция – розыгрыш автомобиля, теперь уже целиком, среди всех подписчиков ЗР (если кто огорчился, не получив подарок, – мотайте на ус и читайте мартовский номер).

И конечно, мы не забываем про наклейку ЗР, ведь она специально была придумана, чтобы, как говорится, видеть «своих». Следующая акция «Автомобиль – россыпью» пройдет во второй половине апреля в регионе 76. Скоро увидимся в Ярославле! ЗР

МЕСТО ВСТРЕЧИ

/КРИМИНАЛ

ИХ ПРЕСТУПНЫЙ БИЗНЕС – ОГРАБЛЕНИЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ

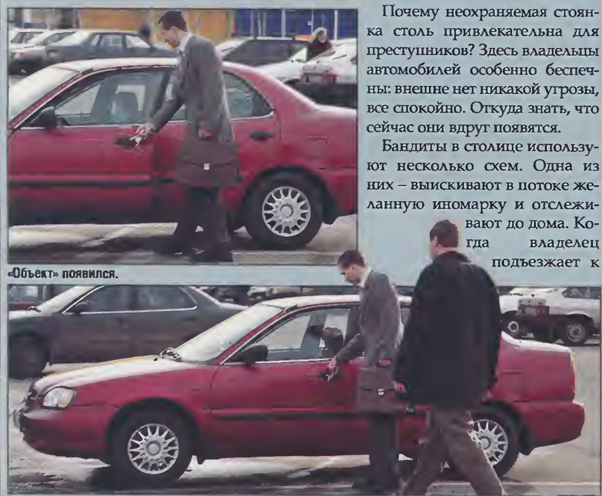
ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Где наибольшая вероятность подвергнуться нападению? Прежде всего, на неохраняемых стоянках. И не только на трассе, идущей в лесистой местности, но и в городе – возле супермаркетов, жилых домов, даже, если хотите, у салонов красоты! Далее – места вдоль обочин на трассе и, наконец, на обычных регулируемых перекрестках в городе. Цели у преступников везде одни – овладеть автомобилем или деньгами его владельца и пассажиров. «Загородные» уводят еще и всевозможные грузы.

НЕОХРАНЯЕМАЯ СТОЯНКА

Почему неохраняемая стоянка столь привлекательна для преступников? Здесь владельцы автомобилей особенно беспечны: внешне нет никакой угрозы, все спокойно. Откуда знать, что сейчас они вдруг появятся.

Бандиты в столице используют несколько схем. Одна из них – выискивают в потоке желанную иномарку и отслеживают до дома. Когда владелец подъезжает к неохраняемой стоянке, внезапно нападают. Чем-то оглушают сзади, садятся в машину и скрываются.



«Объект» появился.

Мимо, как бы невзначай, следует «случайный» прохожий...

Не всегда преступники охотятся за автомобилем, иногда – за кошельком владельца. Москвичка Надежда С. везла домой 30 тысяч рублей. Подъехала к стоянке возле дома, вышла из машины и через несколько шагов подверглась нападению двоих – забрали все.



...за ним появляется напарник. Вот так, неожиданно для владельца, начинается нападение.

КРИМИНАЛЬНАЯ ХРОНИКА

Владелец «Гелендевагена» («Мерседес-G500») Олег К. после работы вместе с женой подъехал к супермаркету. Она зашла в магазин, он остался ждать на стоянке. Неожиданно в салон ворвались трое и, ловко переместив его на заднее сиденье, рванули из города. По дороге Олег оказал сопротивление, его ударили ножом. К счастью, ранение оказалось не смертельным. За год в Москве таким примерно образом отбирают до четырех десятков дорогих джипов. Владельцев, как правило, застают врасплох.

Комментарий старшего оперуполномоченного Управления уголовного розыска ГУВД Москвы Кирилла МАЗУРИНА.

Автомобиль с владельцем, а значит, вместе с ключами и документами – желанная цель преступников. Иномарки защищены противоугонной системой еще на заводе, к тому же сами их хозяева «навешивают» разного рода электронные и механические устройства. Чтобы все это побороть, требуются не только дорогостоящие приборы, но и солидный опыт, поэтому бандиты все больше прибегают к разбойным нападениям. За последние два-три года в столице наблюдается рост подобных преступлений. В среднем в Москве ежедневно совершается один разбой или грабеж с целью завладеть иномаркой. Группа риска здесь – владельцы «Лексуса», «Гелендевагена», «Ленд-Крузера», БМВ-Х5 (среди угонов и краж «лидеры» другие).

Что предпринять, чтобы защитить себя в случае нападения? Мой ответ не покажется оптимистичным: сопротивляться при разбое не рекомендуется. Лучшее, что можно сделать, – выполнить требования бандитов: отдать ключи, документы, деньги, мобильный телефон... Меня часто спрашивают: эффективен ли газовый пистолет или баллончик с перцем? Вряд ли вы даже успеете их достать! Для нападения преступники выбирают такой момент, когда объект

отвлекся, расслабился и т. д. И с самого начала попытаются подавить вашу волю к какому бы то ни было сопротивлению. Не помню ни одного случая, чтобы владельцу машины удалось хотя бы убежать в такой ситуации.

Что предпринимать для защиты автомобиля? Лучшими на сегодня являются системы радиопоиска и спутникового слежения – такие, например, как «Лоу Джек», «Цезарь Сателлит», «Мегапейдж». Только установка их стоит 1000 долларов, да еще каждый год эксплуатации – столько же («Мегапейдж» – 29 долларов в месяц). Конечно, это очень дорого, но намного дешевле страховки – 7–10 процентов от стоимости автомобиля. С помощью этих систем информация об угнанном автомобиле поступает на пульт Отдельного батальона ДПС и его местонахождение определяется с точностью до метра.

КРИМИНАЛЬНАЯ ХРОНИКА

В Наро-Фоминском районе Подмосковья были застрелены Андрей В. и Майя С. На «девятке» они оста-



Путь к бегству перекрыт.

ТРАССА, ЛЕС

Неважно, зачем вы остановились на обочине, всегда надо помнить: такие места притягивают преступников.

Вот какую историю рассказал нам дальнобойщик Сергей С. «Однажды вел фуру с мебелью по Минскому шоссе. Заметил, что большую часть пути у нас «в хвосте» плелся подержанный «Опель». Вдруг он резко ушел вперед и скрылся за поворотом. Через несколько километров я увидел заколоченный, без признаков жизни пост ДПС, «Опель» на обочине. Из-за поста вышел человек в форме сотрудника милиции и махнул жезлом. Я проехал дальше, остановился, но выходить из кабины не стал – что-то насторожило. «Инспектор» неожиданно сел в «Опель» и скрылся». Возможно, таким образом Сергей спас не только груз, но и свою жизнь.



Водителя «просят» выйти.

новились на опушке леса, где их заметили преступники, промышлявшие ограблением уединившихся пар. Угрожая обрезом, потребовали деньги. Андрей, сотрудник милиции, рассчитывая припугнуть нападавших, вышел из машины. Финал известен.

Комментарий директора «Объединенной лиги безопасности» А. ЛАРИНА.

При встрече с преступниками, особенно в лесу, где они чувствуют себя безнаказанными, кем бы вы ни были, даже милиционером, думайте прежде всего о том, как остаться живым.

Оказывать сопротивление, особенно с применением гражданского оружия (такого, как электрошок, перцовый баллончик), стоит лишь, когда вам угрожают словесно, оказывают психологическое давление. Если преступник достал обрез, пистолет или нож, не стоит лезть в сумочку за газовым пистолетом. Очень возможно, это только спровоцирует нападающего на адекватный ответ.

Гражданское оружие и средства самообороны рассчитаны на то, чтобы остановить (обезвредить) нападающего на несколько секунд и получить возможность убежать или позвать на помощь. Если вы решили выбрать такое оружие, то наиболее эффективным сегодня считается «Оса». Стреляет резиновыми пулями, стоит около 5 тысяч рублей. Для покупки требуется разрешение, аналогичное лицензии на газовый пистолет. Выстрел «Осы» равносилен хорошо поставленному удару. Как минимум, противник ощутит очень сильную боль, а при попадании в голову вряд ли захочет что-либо предпринимать.

Еще одно действенное средство – «Удар». Стреляет жидким наполнителем (перцовой вытяжкой или слезоточивым газом), но, в отличие от газового баллончика, его жидкая струя не создает «облака» и долго не испаряется. К тому же радиус поражения 3–6 метров. Разрешения не требует. Стоит около 500 рублей.

Газовый пистолет (как и газовый баллончик) противопоказано применять в автомобиле. Его основное достоинство – весьма похож на настоящий «ствол», а значит, можно припугнуть нападающих. Наряду с этим имитирует, создает эффект реального выстрела. Надо только иметь в виду, что, если преступник пьян или находится под действием наркотика, любой газ бесполезен. Значительно более эффективен в замкнутом пространстве машины электрошок, особенно когда надо вырваться, освободиться и убежать.

СЛУЧАИ НЕЗАКОННОГО ЗАВЛАДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ (данные ГУВД Москвы за 2001 год)

Иномарки 49%
45%
5%
1%

ВАЗ-2109 50%
ВАЗ-2107 16%
Другие 4%
ВАЗ-2110 1%
ВАЗ-2108 7%
«Нива» 11%
ВАЗ-2106 11%

«Мерседес» 20%
БМВ 10%
«Фольксваген» 25%
«Тойота» 9%
Другие 7%
«Ауди» 29%

ПЕРЕКРЕСТОК

Городской регулируемый перекресток. Милицейские сводки говорят о том, что здесь часто выкидывают водителей из машины. Среди пострадавших «на светофоре» числятся не только владельцы иномарок, но и «девяток». Вот пример правильного поведения. Жительница Санкт-Петербурга Ольга Н. ехала ночью на новой «Тойоте» по городу. Притормозив на светофоре, почувствовала легкий толчок в задний бампер. Оглянулась – сзади подержанный «Форд-Сьерра». Вышли трое, отчаянно жестикулируя. Мол, хотим извиниться, заплатим. Ольга не отреагировала – дождалась «зеленый» и поехала дальше. Следующий светофор – снова толчок в бампер, теперь уже сильнее. Опять вываливаются те же персонажи, снова бурно жестикулируют, пробуют открыть дверь... Ольга вдавила в пол педаль газа.

Вы остановились на светофоре. К автомобилю подходит девушка…



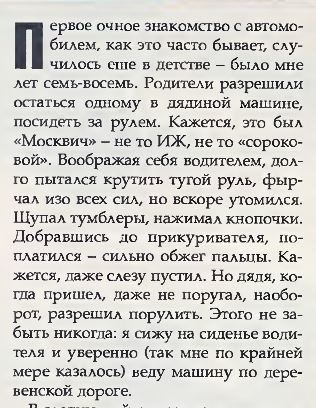
Вы отвечаете на ее вопрос, и вдруг…



…вас вышвыривают из-за руля, машина оказывается в руках бандитов.

/АВТО-БИОГРАФИЯ

УЗЕЛ ЖИЗНЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ



Первое очное знакомство с автомобилем, как это часто бывает, случилось еще в детстве – было мне лет семь-восемь. Родители разрешили остаться одному в дядиной машине, посидеть за рулем. Кажется, это был «Москвич» – не то ИЖ, не то «сороковой». Воображая себя водителем, долго пытался крутить тугой руль, фырчал изо всех сил, но вскоре утомился. Щупал тумблеры, нажимал кнопочки. Добравшись до прикуривателя, поплатился – сильно обжег пальцы. Кажется, даже слезу пустил. Но дядя, когда пришел, даже не поругал, наоборот, разрешил порулить. Этого не забыть никогда: я сижу на сиденье водителя и уверенно (так мне по крайней мере казалось) веду машину по деревенской дороге.

В следующий раз сел за руль спустя десять с лишним лет, уже студентом второго курса МВТУ им. Баумана. Машины в семье еще не было, а так хотелось ездить. Собрав деньжат на пару занятий с инструктором, поехал общаться с автомобилем. В тогда еще государственный автокомбинат на Варшавке. И мне опять достался «Москвич», на сей раз ИЖ по прозвищу «Каблук». Еще через год-два началось полноценное обучение в автошколе, а потом и дома появился первый автомобиль – белая «шестерка». С нее-то и началось мое настоящее автомобильное образование: в первый раз сам поменял масло, колодки, потом и в карбюратор начал лазить. Мало того, вскоре мы с ней решились участвовать в любительских ледовых гонках. Машины здесь на трассу выпускали по одной, и бока они друг другу не мяли. За старания были вознаграждены – в 1998-м стали победителями в классе заднеприводных машин.

Годы между тем шли, а на вопрос, который сам по себе возник с первых дней настоящей автомобильной жизни, однозначного ответа так и не находил: что, собственно, для меня автомобиль? Только ли средство передвижения или нечто большее? А может быть, смысл жизни? Пожалуй, высоковато. Скорее, узел жизненных интересов.

Очередное смятение в душу внесла редакционная «двадцать третья» – новая «Нива». Объект испытаний принял летом. Как и предсказывали искушенные коллеги, испытания экспериментальной вазовской модели – это не просто оценка управляемости или проходимости. Когда по нескольку раз на неделе отношение к автомобилю меняется от воодушевленного «могут, когда захотят» до чувства досады – «какой… эту гайку прикручивал», о многом задумываешься.

Нравится машина? Да. А себе бы купил? Такую – нет.

Вот тебе раз. Тогда рассказывай, что нравится и почему «нет».

В каждом из нас остается маленькая частичка далекого детства. Когда на улице непогода, малыш прижимается к маме, ему хорошо. Ребенок с годами вырастает в солидного дядю (или тетю), но потребность положиться на кого-нибудь в трудную минуту остается. Нередко в этой роли выступает… Да, да, любимый автомобиль. Очень многим приятны ощущения, которые испытываешь в машине: на улице дождь и слякоть, а в салоне – тепло и уютно. За окном метель, а у вас в руках термос с горячим чаем.

А теперь представьте: ваш автомобиль лучше, теплее, уютнее, чем у других. Никто не может ехать, а вы можете; кого-то заносит при разгоне, а вас – нет. Дорогу замело? Все стоят, а вы едете. Как здесь не благодарить полноприводник. А «двадцать третья» еще и приятно едет по хорошей дороге, любит скорость, да и посадка в ней, считай, не хуже, чем в большинстве иномарок. Вот все это и еще кое-что – нравится.

Что не нравится? Сегодня не хочется вспоминать об удручающем качестве сборки нашего экземпляра, о том, что первые 5–8 тыс. км своей жизни машина больше провела в ремонте, чем в пути. Все это, будем полагать, навсегда останется позади: к родному имени «Нива» прибавляется еще одно заморское «Шевроле». Но общение с вазовским экспериментальным автомобилем оставило глубокий след.

До знакомства с «Нивой» считал себя рационалистом – всегда мог представить, выгоден мне автомобиль или нет. Новинка ВАЗа родила во мне новые ощущения: конкретный образец чаще вызывал отрицательные эмоции, но на такой же машине, доведенной и идеально собранной, ездить захочется. Остается подождать, пока «2123» станет серийным автомобилем, детищем ВАЗа и «Джи-Эм». Интересно, что получится. ЗР

ДОСЬЕ

Водитель
Александр БУДКИН.

За рулем
С 1995 года.

На чем впервые поехал сам?
ВАЗ-21061.

На чем довелось поездить?
Подолгу на – ВАЗ-11113, ВАЗ-21061, ВАЗ-21093, ВАЗ-2111, ВАЗ-2123.

Сколько «намотал»?
Около 170 тыс. км.

В личном пользовании имел:
ВАЗ-21061, ВАЗ-21093.

В настоящее время –
ВАЗ-2123.

Автомобиль «голубой мечты»?
Нет.

Какие машины нравятся?
«Мерседес» С-класса, БМВ-Х5, «Мазерати-3200».



МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ



Традиционный фестиваль «Экзотика» пройдет в этом году с 12 по 14 июля на хорошо знакомом постоянным участникам и гостям столичном аэродроме в Тушине. Организаторы готовят много сюрпризов. Призы будут вручать в 15 номинациях, в том числе за лучшую реставрацию автомобиля, лучшее соответствие оригиналу, самый массовый клуб, самый дальний пробег на фестиваль. Прошлым летом за три дня на взлетном поле в Тушине побывало около 1000 участников и 20 тысяч посетителей. Организаторы считают, что для 2002 года это число не предел.

МЕХАНИКИ ВСЕХ СТРАН, ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

Точнее, не всех, а лишь СНГ и Восточной Европы – именно для них московское представительство «Хонды» уже во второй раз провело конкурс на звание самого квалифицированного ремонтника. Участниками его стали 13 лучших мастеров сервисных центров из Москвы, Санкт-Петербурга, Уфы, а также Белоруссии, Украины, Хорватии и Болгарии. Судейская бригада – специалисты «Хонды», прилетевшие в Москву из Японии и Европы.

Испытание включало 50 теоретических вопросов, а также практические задания – замена ремня ГРМ, проверка работоспособности системы регулирования фаз VTEC и др. Победителем конкурса стал Алексей Колесников («ФК Моторс»), второе и третье места поделили Владимир Цимбалюк («Днипро Мотор Инвест») и Петр Путинцев («Аояма Моторс»).

В ЭФИРЕ - «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ

В ЭФИРЕ – «ЗА РУЛЕМ»

Слушайте программу «Автомотив»: ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 8 час. 40 мин. на «Радио Ретро» (Москва – УКВ 72,92 МГц и 88,3 МГц, Иваново – 66,11 МГц, Нижний Новгород – 105,9 МГц, Оренбург – 69,92 МГц и 104,8 МГц, Санкт-Петербург – 71,66 МГц, Ставрополь – 106,2 МГц, Тверь – 70,13 МГц, Тула – 69,02 МГц).

В ЭФИРЕ - «ЗА РУЛЕМ» В ЭФИРЕ

ДРЕНГЛЕРАМ – БОЙ!

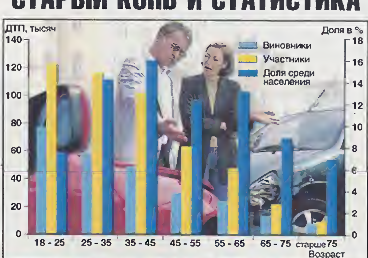
Так в Австрии (да и в Германии) называют водителей, которые, не соблюдая дистанцию, «наседают» сзади на ваш автомобиль и понуждают уступать дорогу или ехать быстрее. На скоростных трассах именно они – первопричина многих аварий, в которые попадают несколько автомобилей сразу. Австрийская дорожная полиция закупила шесть специально оборудованных автомобилей стоимостью по 145 тыс. евро, которые способны выделить в потоке тех, кто держит дистанцию до впереди идущей машины менее чем 0,5 с при скорости 100 км/ч. (Минимально допустимым интервалом считаются 0,8 с, оптимальным – 2 с.) Нарушители будут «взяты на карандаш», вернее, фотопленку и уплатят по 2180 евро штрафа.

Отделалась легким испугом известная французская актриса Софи Марсо, когда пятеро угонщиков напали на нее в подземном гараже. Угнанный «Фольксваген-Пассат» ищут.

ЭТА ВЕРТЛЯВАЯ «ИСКРА»...

Петербургская фирма «Симикон» вновь изменила параметры своего радара «Искра-1». Предыдущая модификация позволяла инспектору измерять скорость нарушителя либо из стационарного положения, либо из движущегося патрульного автомобиля. Подразумевалось, что он с переднего сиденья направляет радар вперед по ходу движения. Отныне он сможет сидеть где угодно и «стрелять» в любую сторону. В частности, патрульная машина получила возможность обогнать «жертву», измерить ее скорость через заднее стекло, после чего тормозить и предъявить счет за оказанные «услуги». В сочетании с видеофиксатором КАДР-1 аргументы при оказании подобного сервиса особенно наглядны.

СТАРЫЙ КОНЬ И СТАТИСТИКА



ИССЛЕДОВАНИЯ НЕМЕЦКОГО АДАЦ ПОКАЗАЛИ, что водители пенсионного возраста (старше 65 лет) были виновниками ДТП лишь в 3% случаев, при том, что доля их среди населения 16%. Да, с возрастом ухудшается зрение, замедляется реакция. Зато приходят опыт, умение прогнозировать ситуацию, больше ощущать ответственность. Аналогичные результаты были получены и в Австрии. Проводившая исследование организация «За экономическое сотрудничество и развитие» обращает, однако, внимание пожилых водителей, что шанс получить смертельную травму при одном и том же ДТП у 75-летнего человека втрое, а у 80-летнего – вшестеро выше, чем у 20-летнего.

ДЛИННЫЕ ПЕДАЛИ ДЛЯ «МАЛЫШЕЙ»

На самом деле, никакая это не новость: вот уже три года «Форд» предлагает для низкорослых водителей специальные удлинители педалей. Новое заключается в том, что эта опция может... спасти жизнь и здоровье в ДТП. Обычно нехватка роста компенсируется выдвижением сиденья слишком сильно вперед, и тогда возникает опасность попасть под удар срабатывающей подушки. Иногда это смертельно. (С 1990 года в США так погибло 68 человек.) Оказывается, минимальное безопасное расстояние между грудной клеткой и баранкой составляет 25 сантиметров, и удлинители педалей как раз помогают выдержать эту дистанцию.

РУБРИКУ ВЕДЕТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

свет мой, зеркальце, скажи!..

С ИНСТРУКТОРОМ ЗАОДНО



СЕГОДНЯ В ВИДЕ ЭКСПЕРИМЕНТА СОВЕТЫ ИНСТРУКТОРА ВОЖДЕНИЯ ЕВГЕНИЯ ЮРОВА КОММЕНТИРУЮТ ФИНАЛИСТКИ КОНКУРСА ЖК ТАТЬЯНА ФЕДОТОВА И МАРИНА ЛАПТЕВА.

Отрегулировав с ученицами сиденье водителя (ЗР, 2002, № 3), перехожу к зеркалам заднего вида. Все понимают, что столь ответственные источники информации должны быть правильно настроены, тем не менее многие ездят с разрегулированными зеркалами, особенно наружными.

МАРИНА: При этом, как ни странно, разрегулированными считаются даже зеркала, в которые видно себя, любимую...

Начинаю с салонного зеркала. Часто рекомендуют, чтобы его левый край чуть захватывал правое ухо водителя. Но у людей уши различны по размеру и по степени оттопыренности, а для женщин, у которых правое ухо (как, впрочем, и левое) скрыто под прической, этот совет вообще не подходит. Говорю ученицам: «Выставьте зеркало так, чтобы его левый край чуть захватывал левую заднюю стойку кузова, а нижний равняйте по полке перед задним стеклом».

ТАТЬЯНА: Проще говоря, девочки, зеркало отрегулируйте так, чтобы, не поворачивая головы, а только подняв взгляд на него, вы бы полностью видели заднее стекло своей машины, а значит, и дорогу за ним.

Затем настраиваем левое наружное зеркало. Объясняю, что его регулировка исключительно важна, потому что за левым плечом водителя находится так называемая «слепая», не просматриваемая в салонном зеркале зона. В крайней правой части наружного зеркала должен быть виден фрагмент левого борта – очень маленький, чтобы обзор был как можно шире! Ну и, конечно, оно должно смотреть вдоль дороги, а не в небо и не в землю.

ТАТЬЯНА: Опять же, не поворачивая головы, а только переводя взгляд на наружное зеркало, вы должны уверенно контролировать участок дороги левее и сзади вас. Следовательно, оно выставляется параллельно борту и в соответствии с вашим ростом.

Правое наружное зеркало регулируется аналогично: там в крайней левой части должен быть чуть-чуть виден правый борт...

МАРИНА: ...а не любимый, сидящий рядом!

Зеркала зеркалами, а перед сменой полосы движения стоит подстраховаться, бросив быстрый взгляд назад через левое плечо. Этот прием, которым пользуются мотоциклисты, полезен и за рулем автомобиля (если, конечно, до того, кто едет впереди и может внезапно затормозить, дистанция достаточно велика). А в ряде стран, например в США, это вменяется водителю в обязанность. Не оглянешься – завалишь экзамен по вождению, что и случилось в Калифорнии с одной из моих учениц...

ТАТЬЯНА: Но у нас при сдаче вождения этот прием применять не советую. «Мой» гаишник снимал за него с экзамена: «Не умеете пользоваться зеркалами!..».

НОВОСТИ ЖК

В последнем туре нашего конкурса участницам было предложено придумать вопрос или задание для финалисток. Лучший вопрос, по мнению жюри, предложила Ольга Шамшина из Иванова: «Какие узлы и детали автомобиля совпадают по названию с женскими аксессуарами?». Таких, оказывается, немало. Подумайте и вы над этим вопросом и отправьте нам результат своих размышлений по электронному адресу dama@zr.ru. Самый полный и интересный ответ будет напечатан. А лучшим заданием жюри признало присланное из Санкт-Петербурга Светланой Чугаевской. Мы уже рассказали о нем в мартовском номере (из него возникла «Робрютарка» в № 3, за что Светлане отдельное спасибо).

Ольга и Светлана награждаются дипломами за победу в конкурсе (соответственно в номинациях «Лучший вопрос» и «Лучшее задание»). В номинации «Самая веселая история» победительницу по нашей просьбе определили одесские джентльмены, работающие в газете «Автобазар». Ею признана продавец автомагазина из подмосковного города Железнодорожного Наталья Захарова (ее заметка опубликована в февральском номере ЗР). Благодарим наших друзей из Одессы! Вот текст диплома, который они вручат Наталье:

**ДИПЛОМ
ПОЧЕТНОЙ ОДЕССИТКИ**

За победу в конкурсе веселых историй «Женского клуба» лучшего в мире и окрестностях автомобильного журнала «За рулем»

она победила!

ЭКЗАМЕН

ТЕКСТ / ЮРИЙ СТЕПАНОВСКИЙ, ВИННИЦА

Это я про свою жену. Получила-таки «права»! Небось, подумали, как-то хитро? А ни разу! Честно и в лоб заслужила. Отходив на курсы и сдав экзамен, никого не трогая, с первого раза! Я, прям, еще раз убедился в правильности своего выбора...

Курсы были двухмесячные. В основном нашпигованные томным дамским контингентом. С первых дней учебы моя Светка живописала мне парад убогого снобизма из навязчивых демонстраций «мобилок», гардеробов и утомленных «вельможностей», что по истечении времени приелось и надоело самим «павлин-бабам». Обычный коронный номер насчет показать свою «небесную крутизну» выражался в тыкании пальцем в «мобилку» посреди занятий и вальяжном вещании какой-то чуши, но чтоб все слышали...

Второй акт распускания хвостов выражался в «шоб все знали, КАКАЯ у меня машина». Одна всех там заморочила: каждый раз, как открывался ее рот, все опять знали – ее муж ездит на «Мазде», и она там же... Я потом видел эту «Мазду»... Ей 14 трудных лет... Еще одна дама считала – день прошел зря, если никто новый не узнал, что муж подарил ей «девятку»... И вот интересное наблюдение: чем круче была соискательница «прав», тем тупее и бездарнее училась... Я до сих пор над этим думаю.

Когда началась практика – снегу навалило столько, что все даже удивились. Но они-таки поехали... И Светке понравилось! Раньше при слове «сцепление» ей делалось скучно и она уходила с книгой. Теперь это волшебное слово наряду с другими «автомобильными» вызывает ее живейший интерес и блеск глаз. Инструктор ей попался тихий и ласковый. С первого занятия объявил, что у него есть два высших образования, он чемпион какого-то ралли и «все может сделать сам». На ее вопрос, зачем же с таким шикарным набором тут копошиться, он сказал «поехали». Ну, она завела и поехала... Ездили они в основном по городу «пить кофе» для инструктора. У него была заморочка – ездить по всем кафе и дегустировать кофе... Это, наверно, наследие двух образований.

И все-таки благодарен этому чудо-инструктору: он спокойно, без воплей, истерик и битья по рукам научил-таки мою Светку ехать ровно, спокойно и с удовольствием. Характер у нее куда впечатлительнее моего, и я серьезно боялся за дикие всплески негативных эмоций. А еще езда происходила по сумасшедшим сугробам и стеклу дорог. Я даже подозреваю, что она теперь зимой ездит лучше меня.

А потом был экзамен. Я, весь перенервничав, прозвонил знакомым в ДАИ и привел их в состояние готовности. Но Светка захотела сделать эти экзамены сама и сказала «ша!». На компьютере она была натаскана «до не могу». Я ранее добыл программу, что стоит на компах в ДАИ, поставил ее дома, и Светка день выгоняла меня смотреть телевизор, а сама – играть в экзамен. Этот этап в инспекции она прошла нормально.

Потому как навалило снега, на автополигоне «фигурку» они не сдавали – сразу ездили катать инспектора по городу. Как раз накануне у ДАИ случился какой-то незалежный милицейский праздник. И все, кто его катал, – сдали! Правда, их до этого дошло всего 7 человек из 29... Много «умерло» на компьютере. Особенно вылетали «павлин-бабы». Очень красиво смотрелась одна из них, которую привезли на крутой «Тойоте». Всем за компы садиться, теорию сдавать, а она верещит: «Ой, девки! Как классно на иномарке ехать! Там коробка-«автомат»! И вааще!!!» Даже экзаменаторы на нее цыкнули, что тут не конференция ЗР, а МРЭО.

И что? Она-таки с треском провалилась на первых вопросах билета. Особо крутые экзамен миновали, сразу проследовав в КАБИНЕТ. Но это другая история... Мне кажется, скучная... Моя-то Светка честно все сдала. И самое главное, теперь отлично знает Правила и уже умеет спокойно ездить! А я обживаю в машине место справа... Не плачьте! Я там думаю пристроить холодильничек с ПИВОМ! Какие прекрасные дали я оттуда вижу! Порулить мне все равно еще хватит, а вот кто еще ТАК устроился?

НАГРАЖДАЕТСЯ

лучшая в мире и окрестностях ЗАХАРОВА Наталья Владимировна, которой единодушным мнением Жюри присужден Главный Приз за блестящую эрудицию, тонкий юмор, техническую смекалку, изысканный стиль и воинствующую женственность!

Настоящий Диплом предоставляет право:

- Беспрепятственно въезжать в автомобильную тематику и иногда выезжать из нее.
- Быть всегда желанной гостьей в столице юмора, городе-герое Одессе и редакции одесского «Автобазара».
- В любых городах и любых ситуациях сохранять и применять одесское остроумие, одесский оптимизм и одесский темперамент.
- Быть почетным членом всех одесских автомобильных тусовок, а по нечетным – московских.
- Любить автомобили и автолюбителей и быть ими любимой.
- Измерять собственное чувство юмора в тротиловом эквиваленте.
- Безнаказанно острить и бесконечно творить.
- Свободно совершать любые указательные, запрещающие и предписывающие действия по отношению к своему любимому мужчине.
- Достичь всех возможных высот в автомобильном деле.
- Блистать, покорять, потрясать, поражать и изумлять.
- Жить счастливо, здравствовать и побеждать в конкурсах еще многомного лет!

Редколлегия одесского автомобильного издания «Автобазар»,
Одесса – Москва, 2002

ВЕЩЕСТВЕННОЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО



РУБРИКУ ВЕДЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ» СЕРГЕЙ ВОЛГИН

В «Правозащиту «За рулем» обратился Алексей М.:
– Около девяти вечера ехал с дачи. Темно. Неожиданно прямо передо мной проскочили тени и сразу же после этого почувствовал удар в правую сторону автомобиля. Остановился, вышел из машины и увидел лежащего на проезжей части человека.

Как потом выяснилось, несколько подвыпивших друзей решили не идти до пешеходного перехода, а стали перебегать дорогу прямо сквозь плотный поток автомобилей. Троим удалось, а четвертый не успел. Приехавшие на место ДТП работники ГИБДД стали оформлять происшествие. И все бы ничего, но инспектор решил задержать автомобиль. На вопрос водителя, на каком основании – ответил «как вещественное доказательство».

Из материалов дела следовало (и это подтвердила сначала экспертиза, а потом и следователь), что Алексей не виноват в ДТП – уголовное дело прекратили за отсутствием в действиях водителя состава преступления. Такое решение было настолько очевидным, что не пришлось даже воспользоваться услугами адвоката. А вот с задержанием автомобиля предстояло разбираться. На «штрафстоянке», куда его отправили на эвакуаторе, машину, попросту говоря, разграбили, изуродовав салон и вырвав «с корнем» магнитолу. В связи с этим пострадавший обратился к нам.

Когда в дорожно-транспортном происшествии есть пострадавшие, задержание автомобиля – обычная практика. Теоретически это можно оправдать необходимостью обеспечить сохранность полученных автомобилем повреждений, чтобы наиболее объективно рассмотреть дело и вынести законное решение. В этом случае автомобиль действительно может служить вещественным доказательством. Уголовно-процессуальный кодекс РФ (вступит в силу с 01.07.2002) и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР определяют вещественные доказательства как «предметы, которые служили орудиями преступления, или сохранили на себе следы преступления, или были объектами преступных действий, а также деньги и иные ценности, нажитые преступным путем, и все другие предметы, которые могут служить средствами к обнаружению преступления, установлению фактических обстоятельств дела, выявлению виновных либо к опровержению обвинения или смягчению ответственности». Вещественные доказательства должны быть приобщены к уголовному делу и храниться вместе с ним либо в месте, указанном следователем. Правда, признанию тех или иных предметов вещественными доказательствами должно предшествовать мотивированное постановление следователя (кстати, если в ДТП есть пострадавшие, он обязательно выезжает на место происшествия).

В случае с Алексеем (да и не только с ним) автомобиль был задержан и направлен на «штрафстоянку» самими сотрудниками ГИБДД, а не следователем. Да, инспекторы ГИБДД имеют право задерживать транспортные средства, но, в отличие от следователя, который действует на основании Уголовно-процессуального кодекса, полномочия инспектора ГИБДД по задержанию автомобиля определены статьей 245 КоАП РСФСР (статьей 27.13 КоАП РФ – с 01.07.2002). Напомню, что задержание автомобиля, по нормам КоАП, возможно только при управлении автомобилем в состоянии опьянения, отсутствии документов, предусмотренных ПДД, при неисправных тормозах, рулевом управлении или тягово-сцепном устройстве, а также если отсутствуют номера или они поддельные. С 01.07.2002 к этому добавляется еще нарушение правил остановки или стоянки, повлекшее помехи для движения транспорта, а также уклонение от медицинского освидетельствования. ДТП, в котором пострадали люди, не является административным правонарушением, так что в этом случае задержать автомобиль может только следователь после мотивированного постановления.

Отсюда следует: задержание автомобиля Алексея и помещение его на штрафстоянку было незаконным. Учитывая, что на стоянке автомобиль обворовали, у пострадавшего есть все основания для предъявления претензий к ГИБДД: Гражданский кодекс РФ предусматривает возмещение государственными органами вреда, который причинен незаконными действиями их должностных лиц (статьи 16, 1069 ГК РФ). За это отвечает бюджет соответствующего субъекта Федерации. Только прежде, чем предъявлять иск о возмещении вреда, надо направить в суд жалобу на должностных лиц и попросить суд признать их действия незаконными. При положительном решении суда можно предъявлять иск о возмещении всех понесенных убытков. Кстати, жалоба пострадавшего на действия должностных лиц ГИБДД в данном случае находится в суде.

Другим водителям, которые оказались (или могут оказаться) в такой ситуации, – совет: если инспектор ГИБДД хочет задержать автомобиль как «вещественное доказательство» или по иным основаниям (не предусмотренным КоАП), напомните ему, что в данном случае сделать это может только следователь и только после вынесения соответствующего постановления. Если инспектор не меняет своего решения, в протоколе, в графе объяснений, надо написать, что основания для задержания транспортного средства, предусмотренные статьей 245 КоАП РСФСР (27.13 КоАП РФ с 01.07.2002), отсутствовали. В будущем это позволит признать действия ГИБДД незаконными и возместить все убытки, причиненные задержанием автомобиля (расходы на такси, по оплате самой стоянки, моральный вред и т. д.). Сюда же войдут и расходы на оплату услуг юриста, который будет представлять ваши интересы в суде.

БЕСПРЕДЕЛ СОВЕРШЕНСТВА...

ТАК ОБГОН ЭТО ИЛИ НЕТ?

ТЕКСТ / ВИКТОР ДМИТРИЕВ

Читатели, наверное, помнят наш эксперимент по «правильному» движению в Москве (ЗР, 2001, № 10) и его результаты: задавшись целью выполнять все требования Правил, сотрудники редакции не смогли избежать нарушений. Что уж говорить о рядовых водителях. Все как один оправдывают нарушения несовершенством ПДД да неумелой организацией движения (это они инспектору говорят, что торопятся к любимой теще в больницу). Организацию движения сегодня затрагивать не будем, а вот на тему, «хорошие» ли у нас Правила дорожного движения, попробуем немного порассуждать.

Мы не раз обращали внимание на некоторые «белые пятна» в них. Повторяться не будем, ограничимся одним показательным примером: приложение 2 к ПДД разрешает для остановки на обочине пересекать сплошную линию разметки 1.2.1, обозначающую край проезжей части, только если она расположена справа от водителя. Резонный вопрос: что делать дальше? Оказавшись слева, эта разметка становится «непроходной», а движение по обочине запрещает уже пункт 9.9 Правил. Выходит, законопослушный водитель вынужден навечно оставить железного коня на обочине?

Призывы усовершенствовать Правила раздаются все чаще, и порой они не лишены резона. Например, наш читатель В. Зонов считает, что в России существуют «лишние» дорожные знаки: 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.5 «Движение мотоциклов запрещено» и им подобные – 3.6–3.9. В принципе, их роль вполне мог бы выполнить знак 3.2 «Движение запрещено» с соответствующей дополнительной табличкой 7.4.1–7.4.7. Разумное предложение?

Однако не все так просто. Многие знают, что основные принципы дорожного движения едины практически во всех странах мира. Это единообразие продиктовано требованиями Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, подписанных в Вене еще в 1968 году. Ратифицировав эти Конвенции, сначала Советский Союз, а затем и его правопреемник – Российская Федерация обязались тем самым выполнять закрепленные в них нормы, касающиеся Правил дорожного движения, значения, изображения и правил применения светофоров, дорожных знаков и разметки. Российские Правила в целом укладываются в рамки Конвенций, поэтому далеко не все идеи, какими бы благоразумными они ни казались, могут быть в них реализованы.

В то же время существуют предложения, воплотить которые вполне возможно, не отступая от международных требований. Например, почему бы не снизить предельную скорость движения в населенных пунктах с 60 до 50 км/ч. Не надо крутить пальцем у виска: у нас и шестьдесят-то никто не соблюдает, а если и соблюдает, то только из-под палки. Полосатой.

Подавляющее большинство стран не позволяет своим водителям разгоняться в городах быстрее «полтинника». Многочисленные исследования показали, что это тот предел скорости, при котором у пешехода, оказавшегося на пути автомобиля, остаются шансы выжить. Комментарии нужны?

Есть в сегодняшних Правилах дорожного движения одно положение, де-юре урегулированное, а де-факто очень спорное. Речь идет об обгоне. То определение, которое существует сегодня, вытекает из контекста Конвенции о дорожном движении (хотя однозначное определение отсутствует): обгон – это опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Этот вопрос нередко становится предметом спора водителя и инспектора при «разборе полетов». Например, в зоне действия знака «Обгон запрещен» водитель, по сути, обгоняет движущееся транспортное средство в пределах «своей» полосы (рис. 1). Для этого не потребовалось выезжать на полосу встречного движения, то есть, по его мнению, полосу он не менял, а значит, это действие нельзя квалифицировать как обгон. Инспектор же настаивает на том, что на основании пункта 9.1 Правил количество полос для движения определяется самим водителем, а коль была возможность двигаться в одном направлении в два ряда, не выезжая при этом на встречную полосу, то и полосы не две, а четыре. Главные же признаки обгона – перестроение и опережение – налицо. Легко угадать, кто победит в споре.

Еще пример. Исходя из существующей трактовки, не ясно, будет ли обгоном опережение транспортного средства, если на соседнюю полосу водитель выехал не непосредственно перед обгоном, а заранее (рис. 2)? Логика подсказывает: это обгон. Вместе с тем, пункт 9.4 ПДД, разрешая в населенном пункте водителю самому выбирать наиболее удобную для него полосу движения (на это всегда может сослаться тот, кто обогнал), устанавливает, что «движение транспортных средств по одной полосе со скоростью большей, чем по соседней полосе, не считается обгоном».

Есть ли выход из сложившейся ситуации? Полагаем, есть. Например, наши соседи из ближнего зарубежья (Латвия, Украина) под обгоном понимают только такое опережение, которое связано с выездом на встречную полосу. Между прочим, до 1994 года (до введения в действие нынешних Правил) и в России именно так понимали обгон. Так может, вернуться к «хорошо забытому старому»?

А пока давайте соблюдать ПДД. ЗР

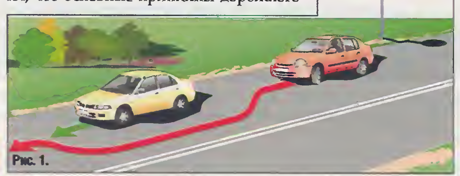

Рис. 1.


Рис. 2.

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



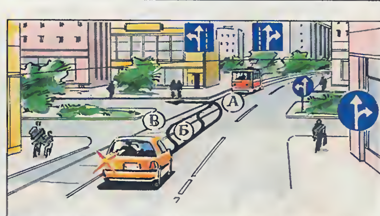
I. Кто из водителей нарушил Правила, встав на стоянку в указанном месте?
1 - никто 2 - только водитель автобуса 3 - оба

II. Разрешено ли движение задним ходом на данном участке дороги?
4 - да 5 - нет





III. Имеет ли право водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны остановиться в указанном месте?
6 - да 7 - да, только для загрузки или разгрузки 8 - нет



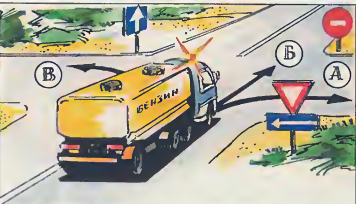
IV. Кто из водителей грузовых автомобилей нарушает требования ПДД?
9 - оба
10 - только водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т
11 - только водитель автопоезда 12 - никто

V. На скользком прямолинейном участке проезжей части развернуло автомобиль. Каковы действия водителя, следовавшего сзади автомобиля?
13 - снизить скорость и объехать препятствие по обочине

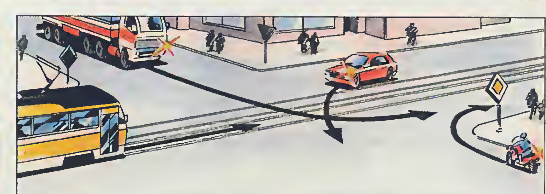


14 - снизить скорость и объехать препятствие по встречной полосе
15 - снизить скорость и при необходимости остановиться
16 - любое из вышеперечисленных действий

VI. По какой траектории можно выполнить поворот?
17 - только А 18 - только Б
19 - Б или В 20 - по любой



VII. В каком направлении может продолжить движение бензовоз?
21 - только А 22 - только В 23 - во всех



VIII. В какой последовательности транспортные средства проедут перекресток?
24 - мотоцикл, грузовой автомобиль, трамвай, легковой автомобиль
25 - мотоцикл одновременно с легковым автомобилем, грузовой автомобиль, трамвай
26 - трамвай одновременно с мотоциклом, грузовой автомобиль, легковой автомобиль

ИЛЛЮСТРАЦИИ / СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ

ОТВЕТЫ НА С. 273



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Начал движение через железнодорожный переезд после того, как поднялся шлагбаум, но не погасли огни светофора. Сразу же был остановлен инспектором и позднее наказан по статье 115 ч. 7 КоАП. За что?

В части 7 ст. 115 КоАП РСФСР установлена административная ответственность за движение через железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора, что соответствует требованиям п. 15.3 ПДД, который однозначно запрещает выезжать на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума).

У меня «Соболь-Баргузин». Почему я должен проходить техосмотр два раза в год, а грузопассажирская «Газель» с таким же количеством посадочных мест (семь) – один раз?

Периодичность здесь определена Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД РФ, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880.

В соответствии с этим Положением легковые автомобили, используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе, автобусы и грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (не считая места водителя) проходят государственный технический осмотр каждые 6 месяцев. Легковые же автомобили «Соболь-Баргузин», не используемые для перевозки пассажиров на коммерческой основе, – один раз в год.

Переезжаю в другой регион. Должен ли я сдать номерные знаки при снятии автомобиля с учета или могу это сделать при постановке его на учет по новому месту жительства? Надо ли проходить при регистрации по новому месту жительства техосмотр, если срок еще не подошел?

В соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения, утвержденными приказом МВД России от 26 ноября 1996 г. № 624 (зарегистрирован в Минюсте России 30 декабря 1996 г. № 1223), регистрационные знаки подлежат сдаче при снятии с учета, взамен них выдают регистрационные знаки «Транзит». Согласно Правилам проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденным приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190 (зарегистрирован в Минюсте России 22 апреля 1999 г., регистрационный № 1673), выдачу нового талона о прохождении техосмотра в связи с изменением места жительства собственника производят без проверки технического состояния ТС.

У меня автомобиль «Москвич». В городе Серпухове Московской области во время техосмотра содержание CO и CH в выпускных газах определяют на оборотах двигателя более 4000 об/мин. Сколько ни копался в литературе, везде сказано: для «Москвича» такую проверку проводят на холостых оборотах.

Методы измерения содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями определены в ГОСТ 17.2.2.03-87 «Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности».

В соответствии с этим стандартом содержание оксида углерода и углеводородов измеряют при минимальной и повышенной частотах вращения коленчатого вала двигателя, установленных предприятием-изготовителем ТС в технических условиях и руководстве по эксплуатации (для автомобилей «Москвич» минимальная частота вращения коленчатого вала двигателя составляет n_{min} = = 850 мин$^{-1}$, а повышенная – $n_{пов}$ = 3300 мин$^{-1}$). Если эти значения не установлены, при проверках принимают n_{min} = 800±50 мин$^{-1}$ и $n_{пов}$ = = 3000±100 мин$^{-1}$.

На бортовой кузов ГАЗ-52 самостоятельно установил тент. Не возникнет ли проблем при техосмотре?

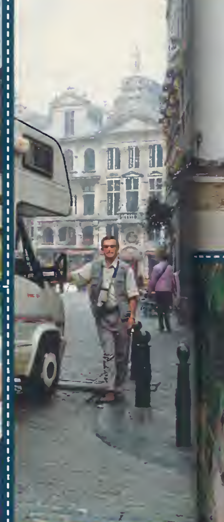
Чтобы в этом случае не возникли проблемы (если на автомобиле заводом не предусмотрена установка тента, то есть отсутствуют места для крепления дуг и тента), необходимо соблюсти требования, предусмотренные Порядком внесения изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД РФ, утвержденным приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 (зарегистрирован в Минюсте России 25 января 2001 г., регистрационный № 2548). Об этом мы информировали в журнале не один раз.

В 1978 году прошел обучение по программе подготовки водителей категорий «В–С» и получил соответствующее свидетельство. Однако экзамен сдавал только на грузовом автомобиле, поэтому имею водительское удостоверение категории «С». Что нужно, чтобы получить право на управление легковым автомобилем (категория «В»)?

Документ о прохождении обучения в организации, где осуществляют подготовку водителей, не имеет срока действия, поэтому при отсутствии медицинских противопоказаний вас должны допустить к сдаче квалификационных экзаменов. В случае, если такой документ выдан учебной организацией, находящейся вне территории, обслуживаемой данным подразделением ГИБДД, и возникли сомнения в его подлинности, в ГИБДД по месту нахождения учебной организации направляют соответствующий запрос.







ДОМ С КОЛЕСАМИ /ПУТЕШЕСТВИЕ

СТРАНСТВИЯ НА АВТОКЕМПЕРЕ – ОСОБЫЙ ВИД ОТДЫХА

РАССКАЗЫВАЮТ / КАМИЛЬ ШАЙДАРОВ, ТАТЬЯНА АЛЕКСЕЕВА, КАЗАНЬ

КАЗАНЬ–ЛИССАБОН, ДАЛЕЕ – ВЕЗДЕ...

Несколько лет назад совершенно случайно я стал владельцем автокемпера на базе «ФИАТ-Дукато». Некий итальянец рискнул путешествовать по России, но добраться дальше Чебоксар не смог – вода в топливе «убила» двигатель. Хозяин вернулся домой самолетом, продав ФИАТ в непокоренной и загадочной стране. Машина сменила четырех хозяев, но так и дошла до меня с мертвым дизелем. Ремонт для русских умельцев – не из самых страшных. Оживший кемпер за пять лет стал буквально членом семьи, немало повозив нас по России. Прошлым летом мы решили совершить вояж в Европу, благо, дети доросли до того возраста, когда из обузы в дороге превратились в самых жадных искателей впечатлений.

Закончился приятно-хлопотный период подготовки – 16 августа выехали из Казани в столицу. Пока турфирма в Москве оформляла шенгенскую визу на 30 суток, прокатились по Золотому кольцу. И вот, наконец, 27 августа мы на польской границе. Перед нами немолодой «Опель» – семейство едет отдыхать в Испанию, причем не в первый раз. Главный мотив: вчетвером на машине гораздо дешевле, чем самолетом, не говоря о впечатлениях и свободе передвижения.

Собственно, единственной проблемой в Польше для нас оказались деньги: в ходу исключительно злотые, а обменных пунктов не так много. Если оплачивать заправку приходится ночью, то это вообще проблема.

Из Польши в Германию, затем Австрия, Италия, Франция, Испания и Португалия. На красотах мест, которые мы проезжали, останавливаться не буду – они многократно описаны в путеводителях и материалах о путешествиях. А вот особенности поездки на автокемпере весьма любопытны. Мы, конечно же, не одиноки – дома на колесах очень популярны в Европе, есть и соответствующая инфраструктура. На большинстве бензоколонок – приспособления для заправки чистой водой и места для слива грязной. Специальные стоянки и вовсе обеспечивают туристов всем необходимым. Автопутешественники являют собой дружное братство: приветствуют друг друга на дорогах, готовы помочь при необходимости. Состав довольно пестрый, чаще встречаются седые солидные бюргеры с внуками, но попадались и молодежные команды, направляющиеся к океанским пляжам Португалии и Испании на микроавтобусах, увешанных серферами.

Автодом позволяет серьезно сэкономить в путешествии. И не только на транспортных расходах, но и на гостиницах и еде: макароны, крупы, картошку и тушенку мы везли с собой. Но даже если покупать продук-



ты в супермаркетах и на рынках, это обойдется куда дешевле обедов в ресторанчиках – естественно, когда под рукой плита и холодильник, совсем как дома.

Тринадцатое сентября стало для нас черным днем – в автодом, разбив окно, залезли воры. Прихватить они успели лишь рюкзак с учебниками детей, но переполоху наделали.

По скоростным платным дорогам ехать хорошо и быстро, но не интересно. Они идут в стороне от городов и деревень, а во многих местах огорожены высоченными звукопоглощающими барьерами, которые закрывают все прелести окружающего мира. Проложенные рядом бесплатные трассы ничуть не хуже по качеству покрытия, а светофоры и перекрестки с лихвой компенсируются близостью к жизни и обилием впечатлений. Самой же большой трудностью была парковка в городах.

За весь европейский пробег проблем с дорожной полицией не было: во-первых, на кемпере особо не разгонишься, а во-вторых, понимая, что любой турист везет доход и городу, и стране, полицейские гостеприимны и снисходительны. Поневоле вспомнилось обременительное внимание наших инспекторов – пока доехали от Казани до российской границы, нас остановили 22 раза! Если бы за нарушения, а то «Что везем? А что это за машина такая? Разрешите взглянуть... Ух, ты!.. Вот это да-а-аа!..» Да, необычно, но мы проводить такие экскурсии просто устали. А мимо в это время ползут фуры, которые мы десять минут назад с таким трудом обогнали – запас мощности у «Дукато» невелик. Один сержант простодушно рассказал, что несколькими днями раньше остановил иностранцев на похожих машинах, так те переполошились, сувениров надарили. Ведь для любого иностранца это жуткий стресс – он ничего не нарушал, а его, законопослушного, останавливает представитель власти!

Цены на сервис и запасные части колеблются от страны к стране. Например, в Италии или Франции одно колесо стоит долларов 120–140. А в почти безналоговой Андорре – всего 50 с монтажом и балансировкой! Естественно, тут-то «Дукато» из Казани и «переобулся». Если нужна какая-то конкретная деталь, например стартер, то ее разумно поискать на автосвалках. Зазорного в этом ничего нет – многие экономные люди так и поступают. Тем более, что хозяева свалок сами разбирают автомобили и предлагают к продаже пригодные узлы и детали. Чем богаче страна – тем менее изношенные машины выбрасывают. Германия – яркий тому пример.

Ровно через месяц 26 сентября пересекли российскую границу, а спустя еще три дня были дома. Вместе с путешествием по Золотому кольцу наши затраты распределились следующим образом. Расходуя в среднем по 13,5 л дизтоплива на 100 км, мы заплатили за него $950. На замену четырех колес ушло $200, еще $200 – на стартер (сгорел по дороге) и всякую автомелочевку. Турагентство взяло $240 за четыре визы, медицинские страховки – $260. В общем, за 45 суток и 18 тысяч километров впечатлений наши расходы вместе с едой, сувенирами и билетами во всевозможные парки и музеи для семейной команды из четырех человек составили $2400. Мы довольно много путешествуем семьей и можем сравнивать – за такие деньги могли бы слетать на пару недель в приличный отель на курорт средней руки. По объему впечатлений и ощущению полной свободы это несопоставимо. Теперь в Европу – только на кемпере!







ЗА АМЕРИКАНСКОЙ МЕЧТОЙ

(Рассказ автодомохозяйки)

Некоторое время спустя появилась возможность съездить в Соединенные Штаты. Нас предупреждали, что целиком семью американцы ни за что не пустят – а вдруг мы все там и останемся? Советовали ходить в консульство порознь: мне с сыном, мужу – с дочкой. Мы действительно видели множество отказов, но наш авантюризм, видимо, импонировал строгим американским властям. Окончательно они поверили в чистоту наших помыслов, лишь увидев фотографии европейской части путешествия. Правда, скептически поинтересовались, как мы надеемся за 20 дней узнать всю Америку. Ответили, что таких иллюзий не питаем – познакомиться еще можно, но для того, чтобы писать книгу о путешествии (а это была задача-максимум), надо ехать надолго. И тут… нам предложили визу сразу на год с правом многократного посещения!

Встретившие в Нью-Йорке друзья потащили к себе домой, в Висконсин: первую тысячу миль на северо-запад проехали на их машине. Эта поездка дала опыт – американские дорожные знаки отличаются от европейских, да и вообще путешествие по чужой стране лучше начинать с инструктором.

В Висконсине мы обзавелись транспортом для дальнейшего путешествия. Автодом размером нашего «Дукато» летом сдается напрокат за $50–100 в сутки (стоимость разнится в зависимости от срока аренды). Но, во-первых, мы приехали в «не сезон», во-вторых, туристический бизнес в Америке вообще переживал кризис после событий 11 сентября. Нам предлагали просто гигантские автобусы с раздвижными боками и крышами, трансформирующиеся чуть не в коттеджи. В результате за «смешные» $60 в сутки мы арендовали новенький кемпер «Харрикейн» на шасси «Форда», чуть не вдвое больше нашего ФИАТа.

Американцы в кемперах не только путешествуют, но и живут, поэтому для домов на колесах там все приспособлено еще лучше, чем в Европе. Есть, например, придорожные прачечные самообслуживания, где буквально за копейки белье можно постирать, высушить и отгладить. Удобнее с парковками, да и топливо стоит столько же, сколько в России.

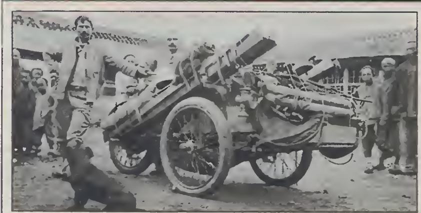
Довелось нам столкнуться с автосервисом. Как-то непредсказуемо стал отказывать стартер – ну, не везет нам с ним в путешествиях! В салоне щелчки реле есть, а стартер мертвый. Схема отсутствует. Муж залез под машину и замкнул контакты своей отверткой (инструмента с машиной тоже не было). Стартер заработал и двигатель завелся. Потом приходилось делать так не раз, но однажды в дождь лезть под машину не захотелось. Завелась бы и «с ходу», да кто толкнет? Американцам объяснить это невозможно: нам предлагали вызвать техническую помощь, службу «911», полицию, но просто толкнуть – ни в какую. Опять мужу пришлось нырять под машину – удивление окружающих граничило с шоком. На сервисе было еще смешнее: не мудрствуя лукаво, там рекомендовали заменить стартер, хотя к нему-то как раз претензий не было. В другом месте пошли еще дальше: мол, необходимо… сменить двигатель! Да что там – без соответствующего подъемника никто не брался даже снять колесо для балансировки! Купив подходящий домкрат на бензоколонке, заменили бьющее колесо запасным – американцы оценили эти действия как подвиг.

Из Висконсина в Висконсин через мормонский Солт-Лейк-Сити, Йеллоустонский национальный парк, атлантическое побережье (как же без Санта-Барбары!), Голливуд и Диснейленд, Лас-Вегас – 6000 миль за 17 дней. Так что по Америкам – тоже галопом. Ничего, у нас в запасе следующее лето…

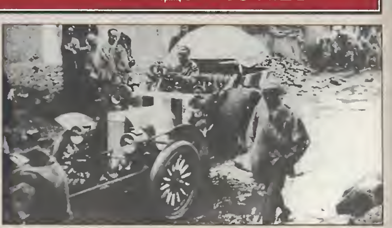
ЗАПИСАЛ АЛЕКСЕЙ СОЛОПОВ

ТРИ ТЫСЯЧИ ЛЬЕ

ПЕРВОМУ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНОМУ РАЛЛИ-РЕЙДУ – 95 ЛЕТ



Огюст Пон, Октав Фуко и шестисильный «Конталь» не смогли покорить просторы Азии. «Спикер-12/16 HP» под управлением Шарля Годара все-таки доехал до финиша.



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Во всем виноваты журналисты. Это они, следуя профессиональному приему – если сенсации нет, ее надо придумать, – затеяли невиданное авантюрное путешествие.

В начале прошлого века парижская газета «Ле Матэн» переживала не лучшие времена: тираж падал. Как вернуть избалованных читателей и привлечь новых? Требовалось что-то особенное, что называется из ряда вон. И вот 31 января 1907 года в газете появился набранный огромными буквами анонс: «Кто готов проехать летом от Парижа до Пекина на автомобиле?»

Достойная пера Жюля Верна идея пересечь Китай, Монголию и Сибирь на авто на удивление быстро нашла отклик у искателей приключений. Первым отозвался маркиз де Дион: «Я, конечно, принимаю вызов, лишь бы нашелся соперник», – основатель уже известной в те годы компании не собирался бороздить пески Азии, но он прекрасно понимал, какой рекламный эффект может иметь пробег. Скоро появились и конкуренты.

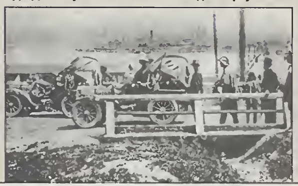
Шипионе Боргезе – отпрыск знаменитого итальянского рода, альпинист и наездник (говорили, что во всей Европе лучшего объездчика лошадей не сыскать) – заказал машину у известной туринской фирмы «Итала». Следом за Боргезе стартовые 2000 франков внес бывший жокей Шарль Годар. Он решил участвовать в марафоне на голландском «Спикере-12/16 HP». Еще двоих – Огюста Пона и Октава Фуко, собиравшихся штурмовать неезженые тропы на шестисильном трехколесном «Контале», читатели «Ле Матэн» небезосновательно посчитали отпетыми романтиками.

Лучше всех подготовился Боргезе – его трехместная «Итала» с 45-сильным двигателем на хорошей дороге разгонялась до 90 км/ч. Фирма «Пирелли» снабдила путешественника специальными высокопрочными шинами. В экипаж входили Этторе Гицарди и Луиджи Барзини. Последний – корреспондент итальянской газеты «Корьерре дела сера» и британской «Дейли телеграф».

Честь «Де Дион-Бутон» защищали два экипажа. Жорж Кормье ехал с журналистом Эдгаром Лонюни, который писал для итальянской «Иль Секоло» и английской «Трибьюн». Водителем второго автомобиля стал Виктор Колиньон, а механиком – Жан Бизак. В их распоряжение фирма предоставила машины с двухцилиндровыми моторами мощностью 10 л. с. Естественно, среди участников пробега был и журналист из «Ле Матэн» Жан дю Таи – он вошел в экипаж Годара на 15-сильном «Спикере». Среди стартовавших не оказалось профессионалов. Впрочем, в те годы даже профессию шофера относили к экзотической, а специалистов по ралли-рейдам не было и в помине.

Намеченное направление пробега пришлось изменить на прямо противоположное. Стартуя в Париже, путешественники рисковали приехать в Китай в сезон дождей, когда не то что ездить – ходить по проселкам Поднебесной сложно. Устроители решили перенести старт в Пекин. Кстати, поначалу правительство Китая отнеслось к затее более чем прохладно. Помогло лишь вмешательство глав европейских, в том числе российской, дипломатических миссий.

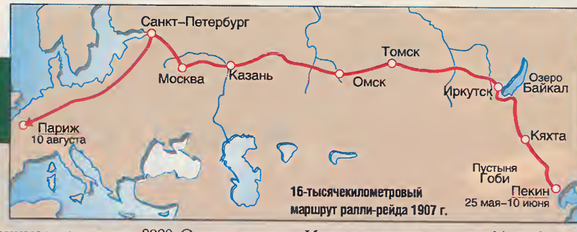
«Де Дион-Бутоны 10 HP» на въезде в Иркутск.



Машины и экипажи морем добрались в Шанхай, а оттуда 25 мая своим ходом прибыли в Пекин. Две недели ушло на подготовку к пробегу и знакомство с диковинной страной. В роли экскурсовода выступал Боргезе – он уже бывал в Китае. 10 июня при огромном скоплении любопытных, провожаемые кавалеристами французского колониального полка, смельчаки отправились в путь протяженностью около 16 тысяч километров (или «по-жюльверновски» 3 тысячи лье).

Начавшиеся вопреки «расписанию» дожди сделали китайские направления практически непроезжими. Выручали лошадиные и человеческие силы. Китайцы и монголы, с чувством превосходства над чужаками, вытаскивали смешные тарахтящие и дымящие повозки из жидкой грязи. Глину сменил песок пустыни Гоби, где колеса вязли по самые ступицы. Измученные жарой, выталкивая машины из песчаных ловушек и доливая воду в радиаторы у каждого колодца, путешественники все же не сдавались. Лишь экипаж слабенького «Конталя» прекратил борьбу.

Вперед на крепкой мощной «Итале» с помощью трех человеческих сил вышел экипаж Боргезе. Получив в приграничной Кяхте разрешение на проезд, итальянцы, ориентируясь в основном по телеграфным проводам, въехали в огромную Российскую Империю. Русские крестьяне встречали невиданный экипаж с изумлением, а иногда с опаской. Один сельский священник «при-



ветствовал» итальянцев иконой и возгласом: «Изыди, сатана!».

У Байкала под тяжелой «Италой» рухнул шаткий мост. К счастью, ни автомобиль, ни путешественники серьезно не пострадали. Чтобы поднять машину, ее пришлось частично разобрать. Но эта работа экипажу была привычна: «Италу» таким образом вызволяли из грязевого и песчаного плена. Дальше, получив специальное разрешение властей, итальянцы поехали по Транссибирской железнодорожной магистрали. Трястись по шпалам со скоростью 10–15 км/ч, пропуская нечастые поезда, было все-таки надежнее.

Первым крупным российским городом на трассе пробега стал Иркутск. Автомобилистов торжественно встречали члены общества… велосипедистов. Автолюбителей в Иркутске еще не было. Отужинав, переночевав с комфортом и посетив гордость местных велосипедистов – «циклодром», Боргезе и его спутники отправились в путь. Остальные экипажи прибыли в Иркутск лишь двумя сутками позже.

Дороги стали немного лучше, и перед Омском «Итала» обгоняла соперников уже на две недели. Слабенькие «де дионы» отставали, а у «Спикера» сначала отказало магнето (его отремонтировали в Томском университете), затем вышла из строя задняя ось. Эту деталь пришлось везти из Голландии. Боргезе же в основном менял шины: их хватало примерно на 4000 км, а пара прошла неслыханные в те времена 8000. Однако вскоре итальянскому экипажу стало досаждать колесо, поврежденное еще у злополучного моста. Рассыхающиеся деревянные спицы норовили выпасть из обода. На ночь колесо носили распаривать… в бани, но такого ремонта хватало на несколько часов. Где-то перед Казанью колесо по существу развалилось. Выручил деревенский мастер, за день сделавший точную копию итальянской детали. Передавая ее, умелец, чье имя история, увы, не сохранила, совсем по-гоголевски заверил, что «до Москвы колесо доедет». Оно докатилось до финиша, а потом и до Турина, где поныне хранится вместе со знаменитой «Италой» в музее.

Перед Москвой, куда путешественники прибыли 27 июля, и Петербургом Боргезе встречали толпы восхищенных болельщиков. А немногочисленные, зато одержимые самобеглыми колясками автомобилисты провожали итальянский экипаж на своих машинах.

По гладким европейским дорогам «Итала» ехала с ветерком. Уже 10 августа Боргезе, Гицарди и Барзини въехали в Париж. Итальянцы удивили даже самых заядлых оптимистов. Ведь руководство «Ле Матэн» рассчитывало, что пробег продлится с полгода. На улицах «столицы мира» победителей встречали болельщики, их эскортировали конные национальные гвардейцы, а расторопный представитель «Италы» во Франции пристроил в хвост «боевому» автомобилю три серийных аналога. Счастливые путешественники финишировали у здания редакции газеты, чье название знали теперь во всем мире. Остальные машины прибыли в Париж почти через три недели…

Ни инициаторы, ни участники пробега Пекин–Париж, конечно, не предполагали, что их путешествие станет лишь первым в ряду многочисленных тысячекилометровых автомобильных марафонов – ралли-рейдов. По сей день покорители бездорожья – теперь это натренированные профессионалы на специально подготовленных мощных машинах – заражены парижским вирусом, которому ныне 95 лет! ЗР





На этом сибирском мосту пробег для «Италы» едва не закончился.

«Итала» на шпалах Транссибирской железной дороги.



Вопреки всем прогнозам победители финишировали в Париже уже 10 августа.

МИЛЛИОН АЛЫХ РОЗ



Наверное, особенно приятно получить цветы так, как это случилось с юной жительницей Чикаго. И пусть не миллион алых роз, а «всего» лишь один букет, но вид этого автомобиля службы доставки цветов у порога ее дома запомнится надолго!

ПОЛНЫЙ ГАЗ!

В 25 000 евро обошлась парковка пожилому (89 лет) водителю «Опеля» из Дюссельдорфа. Он совершал маневр как положено, задним ходом, но почему-то дал полный газ, «подвинув» три автомобиля. Заметив ошибку, пенсионер включил первую передачу и вновь утопил педаль до упора. Теперь машина встала ровно, повредив еще девять автомобилей. Пострадала также его 86-летняя спутница и еще одна пожилая дама, в тот момент проходившая между стоявшими автомобилями.

ТОЛЬКО ПО ПРЯМОМУ НАЗНАЧЕНИЮ

Власти мексиканского города Тиуана пошли на дискриминацию женщин-водителей. Дамам запретили пользоваться зеркалом заднего вида для... макияжа и контроля своей прически. Как местная полиция будет устанавливать факт нецелевого использования зеркала, пока неясно...

ВАМ РЫЖЕНЬКУЮ ИЛИ...



Согласитесь, получить квиток из рук прелестной полицейской приятнее, чем от автоматчика в форме. Возможно, поэтому в Европе в спецподразделения по надзору за парковками берут в основном симпатичных девушек. Свою зарплату они отрабатывают с лихвой – собираемая сумма составляет существенную часть местных городских бюджетов.

БЕНЗИНОВЫЙ ДЫМ... СЛАДОК



Рекламные акции порой приводят к непредсказуемому. Под девизом «Залей полный бак и не плати!» популярная немецкая радиостанция «Антенне 1» предложила автолюбителям бесплатно заправиться 20 000 литрами бензина за счет редакции. Легко представить, сколько оказалось желающих! Многокилометровые очереди парализовали движение на прилегающих дорогах. Мало того, встали конвейеры завода «Даймлер-Крайслер» – рабочие из-за пробок не смогли вовремя попасть на работу. Вмешалось министерство внутренних дел, отменившее акцию «Бензиновый дым» «в интересах общественной безопасности и спокойствия». Впрочем, как сообщили из Германии, радиостанция готовит «нечто еще более увлекательное».

ВСЕ МОГУТ КОРОЛИ

Но только не нарушать ПДД. Принц Константин, младший член королевской семьи Нидерландов, был лишен водительских прав прямо на дороге только потому, что слишком быстро (165 против разрешенных 100 км/ч) вез свою жену в роддом. Дальнейший путь ей пришлось проделать... за рулем автомобиля – без удостоверения принц не решился управлять машиной сам.

ОБЗОРНОСТЬ НА ВЫСОТЕ!

С высоты птичьего полета вскоре можно будет любоваться окрестностями Лас-Вегаса, если радиостанции «Сириус» удастся реализовать свой замысел: колесо обозрения с автомобилями вместо надоевших всем кабинок. Кстати, появится возможность получить солидный взнос от автопроизводителя, который пожелает подвесить именно свою модель, чтобы привлечь потенциальных покупателей.



ФОТО / ADAC, ANTENNE 1, NEWSCOM

СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ

ЛИСТАЕМ ПОДШИВКИ «ЗА РУЛЕМ»

/«ЗА РУЛЕМ» – 75

Через год, в апреле 2003-го, нам стукнет семьдесят пять. И хотя мы чувствуем себя по-прежнему молодо, нам есть что вспомнить. Все эти годы журнал держал в поле зрения строительство заводов и дорог, ждал и представлял новые модели, помогал познавать премудрости автомобильной техники, испытывал ее, ремонтировал, рассказывая обо всем, что происходит в многогранном мире моторов. Пролистаем же вместе подшивки «За рулем» от первого апрельского номера далекого 1928-го и вспомним, как менялись автомобили, автомобилисты и наш журнал*.

АПРЕЛЬ

1928. «Легковая машина НАМИ-1 по типу близка к автомобилям Форда, при массовом производстве, благодаря простоте и оригинальности конструкции может дать нужный нам тип легкового дешевого советского автомобиля».

«... к началу 1928 года в СССР насчитывалось 18 032 автомобиля и 6340 мотоциклов».

1932. «Все, что еще оставалось от мифа о Генри Форде... было начисто стерто сегодня, когда наймиты-стрелки компании Форд направили пулеметы на 5 тысяч безработных... Четверо уже мертвы – в том числе т. Джо Йорк, член ЦК американского комсомола...».

«За 19 700 новых машин борется завод им. Сталина в 1932 году».



1935. «Проект детского моторного автомобиля «Автодор» закончен и передается в производство... Мощность двигателя 3,5 л. с. обеспечивает скорость свыше 40 км/ч. Машина рассчитана на двух пассажиров 12–14 лет или на одного взрослого».

1956. «В первом полугодии 1956 года начинается выпуск малолитражных автомобилей «Москвич» новой модели».



1961. «Мы гордимся подвигом Юрия Гагарина, мы восхищаемся учеными, инженерами, техниками, рабочими, которые вложили свой разум и сердце в создание этого корабля и его изумительный полет... Н.С. Хрущев».

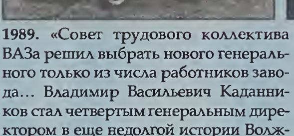


1966. «Этой зимой на улицах Москвы можно было увидеть необычный автомобиль, по форме напоминающий маленький автобус. Зеленый фонарь над крышей, знакомые черные шашки и буква Т говорят о его назначении – такси».

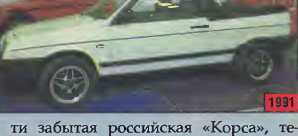
1973. «Опытные образцы автомобилей КамАЗ прошли жесткий экзамен на булыжных дорогах Углича, на проселочных и полевых дорогах Мелитополя, на горных дорогах Крыма и Кавказа, в высокотемпературных условиях Красноводска...».



1980. «Олимпийские игры в Москве будут обслуживать автомобили, созданные по специальному заказу спортивных организаций. Большая часть этой работы выполнена на заводе РАФ».



1989. «Совет трудового коллектива ВАЗа решил выбрать нового генерального только из числа работников завода... Владимир Васильевич Каданников стал четвертым генеральным директором в еще недолгой истории Волжского автомобильного».



1991. «ВАЗ-21081 кабрио» создан на советско-германском предприятии «Дойче-Лада».

1998. «Сегодня, когда ВАЗ довел до конвейера «десятку» и вовсю работает над новой «Нивой», сдвинулся с места и проект, когда-то инициированный Автомобильным Альянсом. И не исключено, что та самая почти забытая российская «Корса», теперь официально именуемая ВАЗ-1119 «Калина», может рассматриваться как потенциальная замена автомобилей «восьмого» семейства».

**Нашу летопись мы будем вести помесячно от нынешнего апрельского номера до следующего юбилейного. Начнем, естественно, с апрельских подшивок, далее майских, июньских и т. д.*



УКРОЩЕНИЕ РИСКА /ФОРМУЛА 1

СРАВНЯЕТСЯ ЛИ ФОРМУЛА 1 ПО БЕЗОПАСНОСТИ С ФУТБОЛОМ?

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / DPPI, ALLSPORT

Автогонки – опасный вид спорта, но не самый-самый. По числу несчастных случаев «на душу участников» они уступают, к примеру, альпинизму. Другой вопрос – резонанс. Восхождения на горные вершины совершают где-то далеко, без зрителей, без большой прессы, автомобильные же соревнования всегда на виду и на слуху миллионов. Каждый серьезный инцидент в гонках высокого уровня тут же вызывает бурную реакцию в мире.

Не будем все же говорить о том, что формула 1 как-то по-особому опасна. За всю 50-летнюю историю в списке ее жертв – 24 строчки. И пусть такое сравнение не совсем корректно: примерно столько же погибает в автокатастрофах на улицах Москвы за месяц! Это не вызывает ни ажиотажа, ни паники – «дело житейское», как сказал бы Карлсон. А вот имидж формулы 1, как состязаний самых лучших гонщиков мира на самых быстрых автомобилях, придает трагедиям воистину планетарный масштаб.

Последние строчки в черном списке занимают Роланд Ратценбергер и Айртон Сенна, погибшие в ходе Гран-при Сан-Марино 30 апреля и 1 мая 1994 года. Следствиями этих событий стали радикальные изменения всех правил формулы, продолжающиеся до сих пор.

В большинстве современных аварий гонщики отделываются синяками, а в «скорой помощи» нуждаются только автомобили.

Нелишне вспомнить, чем был вызван всплеск аварий в начале 94-го. Тогда чудом уцелели среди обломков своих машин Юрки-Ярви Лехто, Жан Алези, Рубенс Баррикелло, а Карл Вендлингер около месяца лежал в коме! Незадолго до этого ФИА запретила всю электронику, влияющую на устойчивость и управляемость машин, и внедрила дозаправки в ходе гонки. Скорости остались прежними, психологическое напряжение возросло при том, что автомобили стали менее послушны.

Начались поиски выхода из создавшегося положения. Первым этапом стало снижение скорости. Под «брюхом» болидов прописалась деревянная планка, существенно повышающая дорожный просвет и тем самым ухудшающая аэродинамику. На шинах появи-

Самой опасной трассой сегодня является самая... медленная. На улицах Монте-Карло нет места для гравийных «ловушек», а «амортизирующие» барьеры слишком тонки.



лись продольные канавки, а объем моторов снизился с 3,5 до 3 литров. Изменились еще габариты машин, уменьшились размеры и площадь аэродинамических приспособлений.

Первый сезон по этим правилам поверг пилотов в ужас. Все как один жаловались: машину теперь еще труднее удержать на дороге, чем раньше! В самом деле, аварий не стало меньше, но вот опасные травмы стали редки – гонщики не доверяли капризным машинам и перестали ездить, что называется, за гранью риска.

Второй этап – совершенствование «жилого отсека» в автомобилях формулы 1. Упрочилась конструкция воздухозаборника, в кокпите нашли место для «хомута безопасности», защищающего голову гонщика. Теперь при перевороте пилот мог удариться головой о посторонний предмет только при каких-то совершенно необычных обстоятельствах.

Попутно ужесточали требования к автодромам. Реконструкции в последние годы подверглись все без исключения трассы Гран-при. Организаторы гонок «искривляли» или вовсе убирали скоростные повороты, расширяли зоны безопасности и гравийные «ловушки», ставили сотни дополнительных барьеров из покрышек, исключающих прямой удар о бетон. Португальский Гран-при вообще исчез из календаря чемпионата – не нашлось средств на улучшение Эшторила. Такая же участь грозит сегодня Интерлагосу – в 2003 году Бразилия рискует остаться без своего Гран-при. (На эту вакансию, к слову, претендует Россия, хотя трассу еще даже не начали строить.)



Ходят слухи о предстоящем увеличении числа канавок на протекторе шин.

Гонщик прочно закреплен ремнями внутри несгибаемого «кокона». Голова, помимо шлема, защищена толстым «воротником» из ударопрочного пористого [illegible]

И что же получилось в итоге? Благодаря техническому прогрессу скорости мало-помалу вернулись на круги своя. В сезоне-2001 «феррари», «мак-ларены» и «вильямсы» побили почти все рекорды трасс, державшиеся с начала 90-х. С трех литров рабочего объема «снимают» уже не 800, а до 950 «лошадей» – уровень 1994 года. Самой серьезной за все эти годы стала, пожалуй, авария Михаэля Шумахера в 1999-м, в которой он сломал ногу. Лючано Бурти на Гран-при Бельгии прошлого года, пробивший стену покрышек на скорости 280 км/ч, отделался ушибами и сотрясением мозга.

Но точку ставить рано. Новую задачу подкинули Гран-при Италии 2000 и Австралии 2001 годов: обломки разбитых машин нанесли смертельные травмы тем, кто обслуживает гонки – пожарному и маршалу. Пилоты в жутких авариях, заметим, не пострадали. Вскоре после этого в конструкции болидов ввели новшество – прочные аварийные тросы, крепящие колеса к корпусу. А все хозяева трасс получили распоряжение сделать ограждения в опасных местах более высокими и надежными.

Что сегодня греет, ФИА взяла за правило креститься не только после, но и до того, как грянет гром. К примеру, обязали участников наполовину увеличить задние красные фонари, включающиеся в дождь. Им предполагали даже придать функцию стоп-сигнала. На последнем Гран-при Италии планировали провести «боевые испытания», но в последний момент передумали. Отказ стоп-сигнала в ходе гонки мог привести к тому, что идущий сзади гонщик не «уловит» момента начала торможения.

Примеров повышения безопасности в формуле 1 десятки за последние годы. Это и ограничение скорости на пит-лайн, и специальные огнеупорные «скафандры» для механиков-топливозаправщиков, и обязательные крэш-тесты для каждой новой модели! Автомобили, вступающие в чемпионат 2002 года, должны пройти еще один, дополнительный крэш-тест – испытание задней части на боковые нагрузки.

Наконец, с этого года на 20% увеличилась площадь зеркала заднего вида. Пустячок, который позволит пилоту чуточку больше видеть. Что ж, именно мелкими штрихами рисуют большие картины. Может статься, что еще через несколько лет формула 1 будет не более опасной, чем футбол и фигурное катание. Президент ФИА Макс Мосли недавно обмолвился, что 900 лошадиных сил – это слишком много. По его мнению, автомобилю формулы 1 вполне хватило бы 600–700.

ШИПЫ, ШИПЫ, ГДЕ ВАША СЛАВА?

/ТРЕК

УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НЕ УДАЕТСЯ СОБРАТЬ СИЛЬНЕЙШИХ ГОНЩИКОВ СТРАНЫ НА ОДНОЙ ТРАССЕ



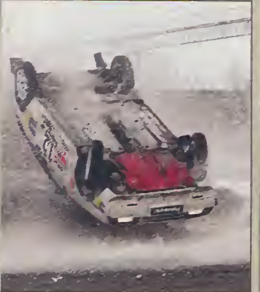
ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / ОЛЬГА КОРНЕЕВА

Вот чем хороши зимние трековые гонки: каков бы ни был состав участников и машин, все равно интересно. И тем не менее, почти десять лет на ледяных овалах нет постоянства в главном. Из года в год меняются правила подготовки машин, рождаются и исчезают зачетные группы, возникают новые схемы турниров и отдельных гонок. Похоже, именно эта нестабильность отторгла многих гонщиков от самых любимых в народе автомобильных состязаний. Устали пилоты готовить автомобиль то с такими моторами и шинами, то с этакими, прилаживать то карбюратор, то систему впрыска.

Нет былого энтузиазма даже в стенах АвтоВАЗа, что же говорить о других? В лучшие годы подразделения завода без труда выставляли десяток сильных пилотов. Ныне лишь один Николай Мезенцев бороздил просторы страны, обучая науке езды по льду новинку трека – ВАЗ-2112. В другом гоночном оплоте страны, Москве, теперь крайне мало желающих выступать «на чужом поле». Дома – пожалуйста, это мы можем, а тащиться на этапы чемпионата страны нет охоты. Так что былые центры трековых гонок увядают, их место занимают другие.

Практика подтвердила, что добиться корректной борьбы на треке с помощью одних только шипов невозможно. Корректными должны быть прежде всего гонщики.

Омичи и новосибирцы находят в себе силы появляться по эту сторону Урала. Во всяком случае, чемпионат и Кубок России, просто традиционные гонки в зачете А-1600 (шины без шипов, карбюраторы) не испытывают нехватки спортсменов. Чемпионат России второй год провели с отборочными гонками в регионах («восток» и «запад») и финалом, на котором встретились два десятка сильнейших. Заметим, проходил он в Омске – «концы» для половины участников неблизкие. Ни одного









москвича и всего два тольяттинца, причем Виталий Дудин выступал за команду «Омск-шина», а прошлогодний чемпион Александр Белов – за… московский «Энергомашэкспорт».

Впрочем, вынужденная «маскировка» им не помогла. Фавориты из Тольятти даже в десятку лучших не попали. Успех сопутствовал тем, у кого был самый насыщенный сезон, а именно гонщикам из Татарстана. В этой республике трековые гонки проходят каждый уик-энд, с декабря по март, а трассы чуть ли не в каждом районном центре – Усады, Нурлат, Бавлы, Набережные Челны, Нижнекамск. В Бавлы, кстати, прошли заезды чемпионата в зачете УАЗов, где выступали сплошь ульяновские и сызранские гонщики – в самом Татарстане ни одного спортивного «козлика» нет.

«Европа» развлекается по-своему. Центральное место занимает Фестиваль автоспорта в подмосковном Раменском, в рамках которого проходят аж четыре трековые гонки. Две самые главные, Кубок «Эссо-Ультрон» и «Все звезды» – с недельным интервалом. Как, вроде бы, удобно гостям издалека! Но нет, все меньше их стартует на Раменском республиканском ипподроме. И все больше новичков. В чем причина увядания престижнейших в недалеком прошлом гонок?

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

ИТОГИ

А-1600: **1. Ф. КАБИРОВ** (Наб. Челны) – 22 очка; **2. А. АРИФОВ** – 21; 3. **Р. ВАСИЛЬЕВ** (оба – Казань) – 21; **4. И. СЕРОВ** (Новосибирск) – 20; **5. В. САБЛИН** – 17; **6. С. УДОД** (оба – Омск) – 17, все – ВАЗ-21083. **«СУПЕР-ШИПЫ»:** **1. С. УСПЕНСКИЙ** (Москва, «Ситроен-Саксо»); **2. С. СКОБЕЛЬЦЫН** (Казань, «Опель-Корса»); **3. А. ИВАНОВ** (Тольятти, ВАЗ-21083). **УАЗ:** **1. Е. УЖЕГОВ** (Сызрань); **2. Б. ДЖЕПАЕВ;** **3. В. ДАНИЛИН** (оба – Ульяновск).

Расстояния? Да, дорого и сложно гастролировать по стране. Но ведь они были и раньше, и не увеличились. Кроме того, те же омичи и даже иркутяне (!) зимой ежегодно приезжают на Дмитровский автополигон посостязаться в кроссе. Значит, не устраивает что-то другое.

Класс машин «Супер-шипы», тот самый, где моторы «заряжают» сегодня уже до 220 «лошадей», а комплект финских шин стоит около тысячи у. е., понятно, дорог. Иномарки вообще содержать накладно, это могут единицы. А чтобы построить равные им по силам «восьмерки» и «десятки», усилий одних только пилотов и механиков недостаточно. Нужны конструкторы, инженеры, испытательные стенды и, по возможности, небольшой полигон.

В минувшем сезоне мы увидели лишь две-три приличные «восьмерки» – на одной из них тольяттинец (но не заводчанин!) Алексей Иванов трижды поднимался на подиум. Упомянутая «двенашка» Мезенцева отчаянно капризничала, из-за чего уступала многим конкурентам. А вообще, на всю Россию осталась всего-то дюжина машин класса «Супер-шипы»! И это при том, что главный фаворит Сергей Успенский отдал все свои «опели» соперникам, пересев на «Ситроен-Саксо».

Французская машина, по словам пилота, уступает «Корсе» в мощности, но близка к идеалу по устойчивости и управляемости. Не сказать, что Успенский имел привычное нам подавляющее преимущество. Алексей Иванов и Рустем Минниханов опережали его в отдельных заездах. Но в итоге Успенский вновь выиграл все гонки, в которых участвовал, в том числе одноэтапный чемпионат страны в Усадах. Кстати, не появились бы обиды. Ведь в А-1600 – три этапа и шесть десятков желающих, в «Супершипах» – один и дюжина, а медали всем дают одинаковые.

С небольшим опозданием почувствовав, что в шипованном классе что-то неладно, раменские организаторы нарушили давние традиции «звездной гонки». С прошлого года звание победителя разыгрывается в двух классах машин. Необходимый «кворум» участников (16 плюс четыре запасных) не собрался нынче, увы, даже в А-1600. Ожидая нормальную суровую зиму, решили, что полезно будет «поставить» «восьмерки» этого класса на дорожный шип 1,5 мм. И просчитались. Какая была зима, сами знаете. Не только в Раменском, но даже в более далеком от Атлантики Татарстане ездили по снежно-грязевой каше и по воде. А кроме того, шипованные шины пришлись по душе только московским командам. Большинство гостей к такому удовольствию не привыкли. Рязанцы, раз попробовав новинку, дружно отказались от двух других стартов. Ну нет у них возможности на каждый второй заезд надевать новый комплект! А шипы вываливаются. Им проще выправить кузов после «контактной борьбы» на «нешипованном» треке.

Что ж, теперь мы вправе сказать: различные эксперименты с использованием шипов на трековых гонках так и не добавили им популярности. Был, правда, у шипов час пик в середине 90-х, но это давно позади. И остался в России сейчас, как и был, один, главный, «народный» класс машин: восьмиклапанный двигатель 1600 см³, привод на одну ось, карбюратор… Тот самый, через который прошли, одержав громкие победы, все наши великие мастера, ныне ветераны автоспорта – Николай Больших, Владимир Гольцов, Юрий Кацай. Да и Успенский, вспомним, бывал чемпионом страны в этом зачете. А может, и не надо ничего выдумывать? ЗР



ПОБЕДНЫЙ ДУБЛЬ «ИТЕРЫ»

Зимняя часть раллийного чемпионата России завершилась в окрестностях Петрозаводска. Ралли «Снежная Карелия» было третьим этапом, и главные соискатели наград не могли его проигнорировать. Борьбу за победу, как и на предыдущих стартах, повели пилоты команды «Итера» и Сергей Успенский. Но мотор «Импрезы» Успенского довольно быстро вышел из строя, а других серьезных соперников у Евгения Васина и Александра Лесникова не было. Выступавшие на «импрезах WRC» «итеровцы» довели гонку до победного «дубля» – первое и второе место на финише. Третьим стал Аркадий Кузнецов, выведший на трассу первый в России «Мицубиси-Лансер Evo VII».

После трех этапов в чемпионате лидируют Васин (на снимке) и Лесников, набравшие равное количество очков. Следующий этап лишь в июне – ралли «Гуково».

СКАНДАЛЬНЫЕ «ЗВЕЗДЫ»

Как и в прошлом году, престижная трековая гонка «Все звезды» прошла в двух классах машин, но ни в одном не собралось полного состава. В «Супер-шипах» Сергей Успенский на «Ситроене-Саксо» достаточно уверенно одолел восьмерых соперников, став уже шестикратным победителем «звездной гонки». А в зачете А-1600 среди семнадцати соискателей высших наград лучше других были пилоты столичной команды «Феррари Клуб» Аркадий Жарков и Алексей Васильев. Но после финиша техинспекция изменила итоги гонки. В машине Васильева нашли недопустимые переделки, а Жарков предпочел вообще не показывать свою машину судьям, что карается аннулированием результата. Подобного случая не было за всю почти 30-летнюю историю «Гонки звезд»! Победителем в итоге стал молодой Алексей Басов из подмосковных Мытищ, который вначале фигурировал как третий призер.



СКАНДИНАВЫ ДЕЛЯТ ЛАВРЫ

После победы в Монте-Карло Томми Мякинена считали главным фаворитом второго этапа раллийного чемпионата мира. Тем более, что ранее он уже выигрывал шведскую гонку. Но случилось так, что «Импреза» финна «умерла» после встречи с придорожным сугробом. Снег забил радиатор, и двигатель... перегрелся.

Не блеснул и хозяин трассы Томас Радстрем – его «Ситроен-Ксара» то и дело вылетал с дороги. Тем не менее победу разыграли скандинавы, причем Маркус Гронхольм потратил немало усилий, чтобы догнать Харри Ровانперу. Оба выступали за команду «Пежо», поэтому Рованпера не провел ответную атаку. «Пежо» теперь лидирует в зачете марок.

/С МИРУ ПО ГОНКЕ

КАЛЕНДАРЬ

МАЙ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ / **5** «Открытие сезона», Мячково (Московская обл.). **18-19** Чемпионат России, I этап, С.-Петербург. **РАЛЛИ /** **13-14** «Президент», Кубок России, Ростов Великий. **25-26** «Сестрорецк», Кубок России, С.-Петербург. **КРОСС /** **4-5** Традиционная гонка («Лада», мини-багги), Тольятти. **8-9** Чемпионат России (грузовики, УАЗ), Рязань. **8-9** Традиционная гонка (легковые, багги), Борисов (Белоруссия). **11-12** Первенство России (багги), Веселовка (Краснодарский край). **18-19** Чемпионат России (легковые, багги), Н. Ломов. **25-26** Традиционная гонка (легковые, багги), Красноярск. **4х4 /** **11-12** Кубок России по трофи-рейдам, Московская обл. **17-19** Трофи-рейд «Партизанские трофи», Переславль-Залесский. **18-19** Чемпионат России по трофи-рейдам, Свердловская обл. **23-26** Ралли-рейд «Дерби», Хакасия.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

ГРАН-ПРИ АВСТРАЛИИ

(3 марта, Мельбурн, 58 кругов по 5303 м)

1. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») – 1:35.36,792; **2. Х.-П. МОНТОЯ** (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 18,628; **3. К. РАЙККОНЕН** (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 25,067; **4. Э. ИРВАЙН** (Великобритания, «Ягуар-Косворт») – 1 круг; **5. М. УЭББЕР** (Австралия, «Минарди-Азиатех») – 2 круга; **6. М. САЛО** (Финляндия, «Тойота») – 2 круга.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

РАЛЛИ ШВЕЦИИ

1. М. ГРОНХОЛЬМ – 3:07.28; **2. Х. РОВАНПЕРА** (оба – Финляндия, «Пежо-206») – 1.24; **3. К. САЙНС** (Испания, «Форд-Фокус») – 2.25; **4. Р. БЕРНС** (Великобритания, «Пежо-206») – 2.33; **5. А. МАК-РЕЙ** (Великобритания, «Мицубиси-Лансер») – 4.14; **6. К. МАК-РЕЙ** (Великобритания, «Форд-Фокус») – 4.15.

ПОЛОЖЕНИЕ ПОСЛЕ 2 ЭТАПОВ

ПИЛОТЫ: **1. М. ГРОНХОЛЬМ** – 12 очков; **2. Т. МЯКИНЕН** – 10; **3. К. САЙНС** – 8; **4-5. С. ЛОЭБ, Х. РОВАНПЕРА** – по 6; **6. К. МАК-РЕЙ** – 4.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

РАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА – МОРОЗ»

1. С. УСПЕНСКИЙ (Москва, «Субару-Импреза») – 1:36.24; **2. Е. ВАСИН** (Москва, «Субару-Импреза WRC») – отставание 0.52; **3. Р. ФЕДИК** (Тольятти, «Субару-Импреза») – 3.43; **4. А. ЖЕЛУДОВ** (Москва, «Субару-Импреза») – 4.19; **5. Г. ДЕНИСОВ** (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 7.40; **6. Д. ЛЕВЯТОВ** (Москва, «Мицубиси-Лансер») – 9.24.

ТРАДИЦИОННАЯ ТРЕКОВАЯ ГОНКА

«ВСЕ ЗВЕЗДЫ»

А-1600: **1. А. БАСОВ** (Москва); **2. С. БАЛДЫКОВ** (Ижевск); **3. А. СОТНИКОВ** (Курск). все – ВАЗ-21083. **«СУПЕР-ШИПЫ»:** **1. С. УСПЕНСКИЙ** (Москва, «Ситроен-Саксо»); **2. А. ИВАНОВ** (Тольятти, ВАЗ-21083); **3. Н. МЕЗЕНЦЕВ** (Тольятти, ВАЗ-21127-34).

ТРАК-ШОУ НА ДОМУ /КНИЖНАЯ ПОЛКА

ВСЕ ГРУЗОВИКИ МИРА В КАТАЛОГЕ ОТ «ЗА РУЛЕМ»

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ



Очередной, уже седьмой выпуск «Мира грузовиков» – издание, которое в России да и в ближнем зарубежье не имеет аналогов, – знакомит с новинками коммерческих автомобилей.

На наших глазах тихоходные, ревущие и дымящие, неповоротливые тяжеловесы вместе с засаленными спецовками и грубыми сапогами водителей уходят в прошлое. Современный грузовик – это экологически чистый мощный двигатель, умная коробка передач, цепкие тормоза и кабина, комфорту которой позавидует водитель иной легковушки. О таких машинах на примере последних новинок подробно рассказывает специальный раздел каталога.

Основная часть нарядного издания – обстоятельный обзор коммерческих автомобилей именитых и малоизвестных (порой даже у себя на родине) марок. Конечно, особое внимание – модельным рядам ведущих производителей. Сколько интересного, оказывается, таит в себе мир грузовиков! Многие ли знают о седельных тягачах… «Фольксваген»? А о полноприводных итальянских самосвалах «Иррепци» грузоподъемностью всего 900 кг?

Подробные технические характеристики автомобилей не только сориентируют в мировом автопарке профессионалов, которые выбирают себе работника, но и удовлетворят любопытство многочисленных поклонников грузовых моделей.

Приятное дополнение седьмого «Мира грузовиков» – раздел об автобусах производства СНГ. Нынче на территории бывшего Союза, помимо известных заводов, многоместные городские, пригородные и даже междугородные машины строит немало молодых предприятий. В каталоге от «За рулем» – практически полный перечень марок, включая малознакомые, например таджикские и узбекские…

Неужели тягач «Фольксваген» действительно выпускают, а престижный «Гелендеваген» тоже работает грузовиком? Хотите убедиться? Полистайте свежий каталог от «За рулем». ЗР

КНИГУ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ:

в магазинах Торгового дома «За рулем» в Москве:

ул. Бакунинская, 72. Тел. (095) 267-64-93 (м. «Бауманская», тр. 22, 25, ост. «Балакиревский переулок»);

ул. Долгоруковская, 36. Тел. (095) 973-14-00 (м. «Новослободская», по улице к центру);

ул. Краснопрудная, 30. Тел. (095) 264-92-94, 264-65-92 (м. «Красносельская»).

Оптом: тел. (095) 207-23-82, 267-64-93;

факс (095) 737-43-07, 269-57-98.

В ОДНУ УПРЯЖКУ









/ДВОЙНАЯ БУХГАЛТЕРИЯ

ВОПРЕКИ КЛАССИКУ, ВПРЯГАЕМ МЫ КОНЯ И ТРЕПЕТНУЮ ЛАНЬ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНДРЕЙ СИДОРОВ

Новый ГАЗ-3110 и «Мерседес-Бенц 300Е» (W124) 1988 года рождения, появившись в автопарке ЗР почти одновременно, подвигли нас на смелое, а может быть, крамольное сравнение. Бессмысленно сопоставлять эти автомобили по комфорту, управляемости, динамике, и все же формально они соседи по европейскому классу Е. Мало того, «Волгу», как и любой наш автомобиль, после покупки доукомплектовывали (сигнализация, антикор, магнитола, коврики), так что по цене подготовленные к эксплуатации машины – и новый ГАЗ, и преклонного возраста «Мерседес» – оказались очень близки. Иномарка обошлась дороже всего-то на 4700 рублей, примерно 160 «зеленых».

Пока автомобили наматывали первые для «Волги» и очередные для «Мерседеса» 10 тысяч километров, мы скрупулезно фиксировали эксплуатационные расходы и заполняли страницы бортовых журналов (см. табл.). Кстати, по расходу топлива машины оказались близнецами – съедают в среднем по 13 л/100 км, и потому бензин в наших расчетах не фигурирует.

«Волга». Не то нам крупно повезло (стучим по столу), не то на ГАЗе действительно что-то меняется: худшие предсказания не сбылись. Помучив нас первые пару тысяч километров (ЗР, 2001, № 12), «Волга» ведет себя вполне степенно, как и подобает солидной, недешевой машине. Впрочем, частые непредвиденные отказы автомобиля, на ТО которого (с частотой 5 тысяч км!) истрачено более 8 тыс. рублей, выглядели бы совсем неприлично. Мы придерживаемся заводских правил и обслуживаем машину у дилера, чтобы хотя бы в период гарантии не тратиться на ремонт.

Поскольку специалисты СТО считают свечи А17ДВР предпочтительнее тех, что устанавливает завод (А14ДВР), мы согласились на замену при первом обслуживании. Новый комплект, отходив 8 тысяч, отправился в утиль по вине «левого» бензина: на изоляторах появились следы пробоев. Во время третьего ТО подрегулировали дроссельную заслонку. На сбросе газа, особенно после ерзанья в московских пробках, обороты двигателя падали очень низко, а иногда он и вовсе глох. Вмешательство моториста улучшило ситуацию, но сердце чует: датчик дроссельной заслонки рано или поздно придется менять.

От ламп модных противотуманных фар, вмонтированных в бампер, непропаянные провода отошли на третьей тысяче; еще через пять одна из замененных ламп перегорела. Добраться до сердца фары, не повредив хилые пружинки и ломкие ушки (и то и другое – «шедевр» конструкторской мысли), без подъемника нелегко. А на СТО ради замены лампочек не наездишься. Учитывая, что новая противотуманка стоит от 600 до 900 рублей, придется заняться самостоятельной модернизацией «шедевра».

За десять тысяч пробега в двигатель долили примерно 3 литра масла: сказались длинные поездки на высоких скоростях, в городе расход практически незаметен. Антифриз, несмотря на неоднократную протяжку системы охлаждения, понемногу куда-то исчезает. Так что «Тосол» – постоянная статья расходов. В графу «Прочее» (см. табл.) вошли мелочи, например, масло для промывки двигателя.

В общем, ГАЗ-3110, вопреки мнению «волгоненавистников», оказался пока довольно надежным. Но назвать «Волгу» дешевой в обслуживании язык не поворачивается. Если разделить затраты при плановых ТО на реальное время, проведенное автомобилем на сервисе, стоимость нормо-часа составит примерно 460 (!) рублей.

Суммируем траты на купленные запчасти и ТО и делим на пробег: каждый километр обошелся в 1,1 руб. Запоминаем и переходим к иномарке…

«Мерседес-Бенц». Предпродажный лоск с машины понемногу сошел (ЗР, 2001, № 7). Кое-где выступили царапи-

ны, до этого тщательно подретушированные автомобильным визажистом. Впрочем, особых опасений это не вызвало – под макияжем обнажился слой прочной грунтовки. Восстановить же былое сияние современной косметикой пара пустяков.

Сколько ни рассматривай подержанную машину при покупке, сколько ни прислушивайся к шорохам в двигателе – всего не увидишь и не услышишь. Только эксплуатация дает представление о коте в мешке, который покупали, как «Мерседес» в отличном состоянии».

Период безоблачного детства у нашего «трехсотого» остался далеко в прошлом. На одометре 200 тыс. км, что, впрочем, для такого автомобиля чуть ли не расцвет сил. Но реальный пробег, судя по заполированному рулю, промятому сиденью и двенадцати годам жизни, уж никак не меньше трехсот. Впрочем, за 5,6 тыс. «зеленых» вряд ли найдешь менее потрепанную машину с престижной трехлучевой звездой.

Первым делом занялись тем, что связано с безопасностью и надежностью. Заменили все тормозные колодки – их ресурс подходил к концу. Затем поставили новую шаровую опору передней подвески – старая, изрядно изношенная, иногда легонько постукивала. Полетели в металлолом передние пружины. Одна лопнула, а другую, разумеется, поменяли «за компанию». Заодно выяснили, что левому амортизатору тоже пора в утиль – разорились вновь на пару.

Бывший хозяин нашего «Мерседе-



са», как и многие владельцы машин с автоматическими коробками передач, напрочь забыл о существовании ручного тормоза. Пришлось раскошелиться на замену намертво закисшего троса. В копеечку обошлось стекло фары – дожидаться, когда потускнеет рассеиватель, не стали, новая фара дороже.

Теперь машину можно бы считать исправной: ее состояние не противоречит Правилам. Но кто знает, когда последний раз меняли масло в двигателе, коробке передач и гидроусилителе руля? Чтобы быть уверенным в автомобиле, лучше начать отсчет заново, не скупясь на свежие масла и фильтры.

В перспективе – замена или серьезный ремонт глушителя. Родной еще герметичен, но сильно трачен коррозией. Трещина на выпускном коллекторе пока не развивается и газов не пропускает. Впрочем, заварить ее не составит труда. Главная предстоящая инвестиция – в ремонт кондиционера. По утверждениям продавца машины, в алюминиевом радиаторе есть микротрещины и заправки хладагентом хватает на один сезон. Пока детальное обследование отложили. Кондиционер – игрушка дорогая, и если затраты на него будут сопоставимы с ценой автомобиля, обойдемся без этой приятной опции.



Итак, за 10 тыс. км «трехсотый» выудил из нашего кармана немало. Вновь беремся за калькулятор, чтобы подвести итог – эксплуатация обходилась в 1,6 руб./км. Причем мы значительно сэкономили, используя порой неоригинальные запчасти. Кроме того, в таблице не указана стоимость работ. Пока с «Мерседесом» справлялся техцентр ЗР. Для справки: знакомые гаражные умельцы запросили за все про все около 100 долларов; на фирменном сервисе ремонт обошелся бы раза в три дороже.

Соревнование двух систем. Оставляя записи в бортовых журналах и аккуратно подшивая чеки на запчасти, мы, разумеется, не сделали великих открытий.

Водитель «Волги» получил архаичную подвеску, не располагающую к быстрой езде, тугие педали и рычаг коробки передач, вялое рулевое. Однако при эксплуатации платит за это почти в полтора раза меньше, чем обладатель комфортабельного, мощного, престижного, но старого «Мерседеса». Кстати, набор запчастей, потребовавшихся «трехсотому», типичен для изрядно поездившей иномарки.

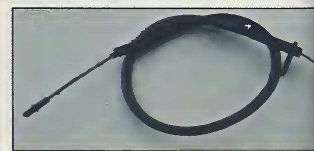
Начальная разница в стоимости машин за отчетный пробег заметно выросла. Пока именитый «трехсотый» явно проигрывает «барже» и вызывает резонный вопрос: стоит ли покупать за 5,5–6 тысяч долларов автомобиль класса Е?

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ 300Е»: РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ, ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАТЕРИАЛЫ, РУБ.

Цена	168 000 ($5600)
Фильтр воздушный	600
Фильтр масляный	300
Фильтр коробки передач	520
Фильтр топливный	300
Масло моторное	2100
Масло трансмиссионное	1200
Жидкость ГУР	600
Рассеиватель фары	1350
Амортизаторы (2 шт.)	4200
Пружины передней подвески	1800
Шаровая опора	700
Трос ручного тормоза	600
Колодки тормозные передние	1200
Колодки тормозные задние	270
Итого за 10 тыс. км	**15 740**

ГАЗ-3110: РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ, РУБ.

Цена (с доукомплектовкой)	163 246 ($5442)
ТО 2500; 5000; 10 000 км	8399
Масло моторное	1840
Лампы Н3	60
Фильтры масляные	195
«Тосол»	60
Свечи	195
Прочее	170
Итого за 10 тыс. км	**10 919**





Правда, в ближайшее время «немец» вполне может обойтись без крупных затрат (от кондиционера легко отказаться – в «Волге»-то его нет, но не дает покоя мысль: зачем тогда иномарка?), а за техническое обслуживание ГАЗ-3110 пока придется платить. Отказываться от посещения СТО в период гарантии рискованно – на газовском сервисе успели наслушаться та-а-ких историй…

Вероятность, что «Волга» довольно быстро догонит по расходам иномарку, конечно, велика, но пока автомобиль исправно работает, как бы показывая, что и дальше будет на равных спорить с импортными пенсионерами. Да и «Мерседес» нынче практически здоров. Спидометры отсчитывают очередные километры, а калькуляторы – расходы… ЗР

Главный тормозной цилиндр «Волги» заменили по гарантии. Основные расходные материалы, помимо бензина и масла, – «Тосол» и свечи.

Чтобы поставить «Мерседес» «на ноги», пришлось повозиться с подвеской. Кроме того, заменили тормозные колодки и рассеиватель фары.







/ВЫБОР

ТЫ ОДИН НЕ УМЫВАЛСЯ

ГДЕ ПОМЫТЬ МАШИНУ

ТЕКСТ /АРКАДИЙ КОЗЛОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ, АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Как бы ни было лень, а машину мыть все же приходится. У жителя крупного города есть выбор: можно податься на автоматическую или ручную мойку, обратиться к вездесущим мальчишкам с ведрами и тряпками вдоль дороги, наконец, самому помыть машину – во дворе, на родной автобазе, заводе, складе и т. д. Однако платить придется за все: если не за мойку, то штраф – мыть автомобили на улицах города запрещено.

Автомоек сейчас в крупных городах немало. В одной только Москве – около семисот. Есть плохие и хорошие, дешевые и дорогие. От 80 рублей за «девятку» до очень высоких цен, но в среднем чистота кузова обойдется в 100–120 рублей (расценки напрямую зависят от близости к центру).

Машине на пользу только аккуратная и квалифицированная мойка. Небрежность в таком, казалось бы, нехитром деле может обернуться царапинами, потерей блеска, треснувшим стеклом и прочими неприятностями. Чтобы этого не произошло, попробуем разобраться в тонкостях вопроса.

ВРУЧНУЮ – ЛУЧШЕ!

Большинство моек бывает двух видов: портальные автоматические или высокого давления – ручные. На первых машину моет и сушит автоматика (ЗР, 2002, № 1, с. 176). Преимущество у нее одно – высокая скорость. Ну а если важна не быстрота, а качество? Как раз им-то портал похвастать не может. Щетки оставляют грязные пятна в углублениях, под бампером, их жесткая щетина безжалостно трет бока автомобиля и, снимая грязь, царапает покрытие. Даже самые современные мягкие щетки или поролоновые полосы все же грубее ручной мойки. К тому же время от времени их надо менять, но иные владельцы порталов не торопятся: щетки, даже набравшие песок и грязь, выглядят как новые.

Как бережливые автовладельцы, мы выбираем ручную мойку. Здесь все вроде бы просто: вода под давлением сбивает с машины грязь, после чего наносят шампунь, смывают его и сушат автомобиль. И все же простота процедуры во многом кажущаяся. Начать хотя бы с воды. На мойках она оборотная. Это значит, что грязная вода очищается тут же и вновь подается в аппараты высокого давления. Очистить воду в таких маленьких объемах дорого и хлопотно. Нужны специальные емкости, отстойники, химикаты, фильтры. Песок в воде вряд ли окажется – от него выйдут из строя моечные агрегаты. А вот химикаты, смытые с предыдущих машин, могут остаться. Увидеть, какая вода хлещет из моечного пистолета – чистая или нет, невозможно. Мало того: она не должна быть жесткой (с небольшим содержанием солей) – именно в такой шампуни работают лучше всего. Оптимальная температура воды для мойки – около 30°С, давление – 150 бар. Кипяток, конечно, лучше сбивает грязь с кузова. Но лакокрасочное покрытие от резких перепадов температур портится, а сколы могут вырастать в размерах.

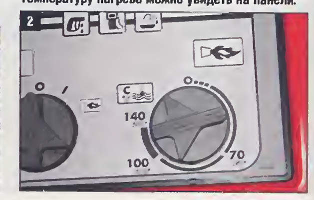
Шампунь по правилам наносится специальной поролоновой губкой, с крупными глубокими порами, или мягкой щеткой. Грязная, изодранная губка, уже набравшая песка, не годится. Шампунь должен быть специальный, автомобильный. В бытовых моющих средствах, как известно, содержатся щелочь и другие активные химикаты. Грязь они удаляют, но могут повредить краску. В составе автошампуня есть все для защиты покрытия, даже воск (обычно синтетический).

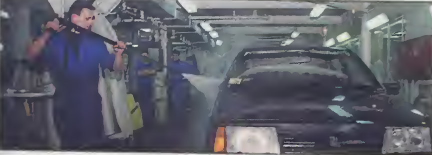
Тряпка при сушке должна касаться кузова через скользкую прослойку шам-

Стальной профессиональный пистолет – вверху, бытовой пластиковый – внизу.



Температуру нагрева можно увидеть на панели.





Перво-наперво надо сбить грязь. Обратите внимание на форму водяного факела и расстояние от сопла пистолета до кузова.





Шампунь наносят большой пористой губкой сверху вниз. Сначала крыша и стекла.

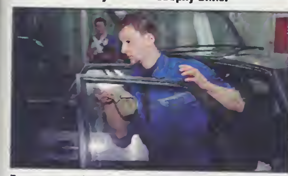




Бампер моют после дверей и капота, а колеса – в самом конце.



Смывают шампунь тоже сверху вниз.





Рамки дверей положено мыть вместе с кузовом. После сушки – машина засверкала.

Для чистки сидений должен быть моющий пылесос или пылеводосос,





а для приборной панели – специальные жидкости и кисти.

пуня, чтобы не появилось мелких царапин. По правилам она непременно замшевая (или специальная синтетическая) – замша хорошо полирует и вбирает в себя остатки пыли. При смывании шампуня только ленивые мойщики экономят воду. Они-то прекрасно знают, что воск останется даже после водяного пистолета. На одну машину нужно не менее 60 литров воды – тогда будет толк.

АППАРАТЫ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ

Неважно, будет ли это итальянская «Портотехника» (Portotecnica), немецкие «Керхер» (Kärcher) и «Крензле» (Kranzle) или любой другой. Главное, чтобы он был не бытовым, а профессиональным или даже промышленным. Бытовые не рассчитаны на длительную работу. Давление и расход воды у них обычно низкие, и чтобы сбить всю грязь и песок, приходится работать долго. Но десять минут обливать машину никто не будет, стало быть, песок попросту разотрут губками по кузову.

КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ХОРОШАЯ МОЙКА?

Побывав на полусотне самых разных «объектов», мы пришли к таким выводам: не обязательно сияющей новой отделкой, но непременно чистой и светлой. Оборудование – только профессиональное. Отличить его просто: обычно на корпусе красуется указатель давления (оно – не менее 150 бар), пистолет стальной, лучше с защитным кожухом на наконечнике (пластиковый – скорее всего бытовой). Хорошее давление видно и на глаз: мойщик непроизвольно держит пистолет в 40–50 см от поверхности кузова.

Чтобы разузнать, чистая ли вода, можно схитрить. Попросите наполнить пластиковую бутылку для своих нужд (скажем, помыть руки) прямо из пистолета. Если вода прозрачна, без явных запахов и взвеси – все в порядке.

На хорошей мойке согласятся работать с вашим шампунем, губками, тряпками. Более того – снизят цену. Сами работники здесь вежливы, предупредительны. Если мойщики или клерки у кассы не уделяют вам внимания, заняты своими делами, значит, вы и ваши деньги им не нужны – хлопайте дверью. Должны насторожить слишком высокие (хозяин – обыкновенный рвач) или низкие (не исключено, что машину помоют «Фейри» с грязной водой) цены.

Очень важно – как выглядит мойщик. Если это что-то немытое и небритое, в грязной засаленной одежде , оставаться тут не стоит. Хороший мойщик будет чист, ухожен, бодр. Лучшая одежда – специальный непромокаемый комбинезон. Если его нет, сойдет любая, но только без пуговиц и стальных молний – ими можно поцарапать машину.

Внешний вид – полдела. Обратим внимание, как мойщики сбивают грязь. Начинать всегда нужно сверху, постепенно спускаясь вниз. С крыши через стекла, капот и двери – к бамперу и колесам. Иначе на кузов непременно попадет песок. Мыть машину шампунем надо так же: сверху вниз. Колеса всегда оставляют под конец. Если последовательность не соблюдается – лучше забыть раз и навсегда дорогу к этой мойке.

Профессионал должен суметь вымыть и высушить кузов всего за десять минут – таков норматив. Только сдав его, ученик становится рабочим с соответствующей зарплатой. Если два человека тратят на мойку кузова с ковриками и порогами 10–15 минут, это неплохо. Если меньше и с хорошим качеством – отлично. Больше – это неумехи!

На ул. Башиловской, при автосервисе «Мобил» мойка удивила безразличием к клиентам, занятостью работниц своими делами и ценами вдвое выше средних (мойка кузова – 200 руб.).

Мойку на ул. Дубнинской по-настоящему можно назвать хорошей. Моют на совесть и быстро. Всюду порядок, чистота, небольшой магазин с шампунями, полиролями и прочей автохимией. Предлагают мелкие дополнительные услуги, система скидок постоянным клиентам. Можно рассчитаться кредитной карточкой. Цена соответствует местоположению – 130 рублей мойка кузова, включая коврики и пороги.

Набережная Ганнушкина. Эта скромная мойка понравилась больше других, хотя помещение уже требует ремонта. Все оборудование в отличном состоянии, персонал приветлив, одет в форму. Цена, несмотря на близость к центру, – 100 руб.

Дмитровское шоссе. Обыкновенная мойка, каких сотни. Работают молодые веселые парни. Оборудование неновое, но вполне работоспособное. Спецодежды нет. Мойка кузова – 110 рублей.

ТЫ МЕНЯ УВАЖАЕШЬ?

На этом можно и закончить, если бы не одно «но». Радушие, вежливость персонала мойки должны, естественно, вызвать такое же отношение и с нашей стороны. Это бывает не всегда. Ответим улыбкой на улыбку, не станем стоять над душой у человека, когда он занят делом – это никому не приятно. Не будем бросать небрежно через плечо «снаружи и внутри», а скажем: «кузов, коврики, пороги». Мойщик работает в напряженном темпе, незачем тратить его рабочее время (которое деньги) на уточнения. А в общем, вымоем машины, несмотря на лень. Красота – тоже сила! ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ «КОСМЕТИКСАВТО» ЗА ТЕХНИЧЕСКУЮ КОНСУЛЬТАЦИЮ.

ВДОХ – ВЫДОХ /ДИАГНОСТИКА

ОЦЕНИВАЕМ СОСТОЯНИЕ ЦИЛИНДРОВ И КОЛЕЦ «ВОЗДУШНЫМ» МЕТОДОМ



ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

Не всякий двигатель, без меры поедающий масло, «созрел» для капремонта. Бывает достаточно заменить маслосъемные колпачки или попробовать «размочить» кольца специальными присадками. Определить, какой требуется ремонт, можно с помощью диагностики. Известны различные способы проверки износа цилиндро-поршневой группы (ЦПГ).

Самый популярный – компрессометром. Этот нехитрый прибор прописался в частных гаражах и в автосервисах. СТО обычно пользуются дорогими импортными, а частники – дешевыми отечественными. Недостатки компрессометра известны. У прибора большая погрешность (до 10%), и, кроме того, его нетрудно обмануть: масло, которое остается на стенках цилиндра при изношенном скребке маслосъемного кольца, уплотняет компрессионные кольца. В таких случаях показания прибора могут быть несколько завышены.

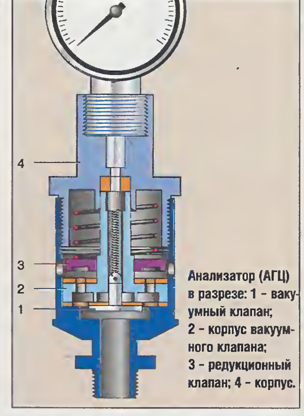
Состояние ЦПГ оценивают и другими способами. Скажем, английская фирма SP (Sykes Pickavant) предлагает устройство, подающее воздух в цилиндр через свечное отверстие в момент, когда поршень находится в ВМТ (ЗР, 2000, № 6). Степень износа деталей определяют манометром, по скорости падения давления. Прибор хорош, но дорог.

Любопытен еще один (малоизвестный) способ, который можно назвать вакуумным, а соответствующий прибор – вакуумметром (см. рис.). Прокручивая двигатель стартером, измеряют разрежение в надпоршневом пространстве на такте расширения через клапан 1 (на предыдущем такте сжатия цилиндр продут через редукционный клапан 3 малого давления). Полученная величина полного вакуума (Р1) довольно точно характеризует состояние гильзы цилиндра (овальность и конусность) и плотность сопряжения клапан–седло. А вот о состоянии поршневых колец в этом случае ничего сказать нельзя: при нормальной гильзе и «плотных» клапанах вакуум всегда обеспечен масляным клином.

Но если изолировать надпоршневое пространство, перекрыв клапан 3 (используется второй прибор из комплекта АГЦ), давление на такте сжатия повысится до максимума и часть сжатого воздуха неминуемо прорвется через поршневые кольца в картер. Прибор «запомнит» остаточный вакуум Р2, прямо пропорциональный потерянной при прорыве через кольца компрессии. Если поршневые кольца не изношены, Р2 весьма незначителен, но при сработавшихся, поломанных или «закоксованных» кольцах он существенно возрастает.

Легко проверить и газораспределительный механизм. Если клапан неплотно сидит в седле, точно определить причину разности Р1 и Р2 затруднительно. Но если на нем трещина, скол или прогар, Р1 резко уменьшается и лишнее масло или несгоревшее топливо уже не в состоянии закрыть щель.

Таким образом, вакуумметр дает полную информацию о состоянии ЦПГ, и, что немаловажно, за скромные деньги. Прибор под названием «Анализатор герметичности цилиндров» АГЦ-2 выпускает компания VICCO. Он годится для работы с бензиновыми двигателями и дизелями. Есть и более дешевая бензиновая версия – анализатор пневмоплотности цилиндров (АПЦ). ЗР



Анализатор (АГЦ) в разрезе: 1 - вакуумный клапан; 2 - корпус вакуумного клапана; 3 - редукционный клапан; 4 - корпус.

РАЗРЕЖЕНИЕ В КАМЕРЕ СГОРАНИЯ ИСПРАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ

Степень сжатия	Номинальное значение, кгс/см²		Предельное значение, кгс/см²	
	Р1	Р2	Р1	Р2
У дизеля	0,89–0,94	0,14–0,17	0,78	0,25
Под бензин АИ–92	0,80–0,84	0,17–0,20	0,75	0,32
Под бензин АИ–80	0,80–0,82	0,18–0,20	0,72	0,36

ПИТЕРСКОЕ ЧУЧЕЛО/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

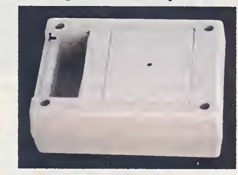
ЧТО МОЖНО СДЕЛАТЬ ИЗ ОБЫЧНОГО РАДАРА

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

Излюбленный прием многих сотрудников ДПС, вооруженных радаром, – засада в ясный солнечный день на свеженьком шоссе с оставшимися от прошлогоднего ремонта знаками «сорок» и «дорожные работы». Именно такие, с позволения сказать, стражи порядка сильно недолюбливают радар-детекторы (они же в народе – «антирадары»). Борьба инспектора с водителем здесь сильно напоминает обмен хитростями Братца Лиса с Братцем Кроликом. В ход идет искусная маскировка под придорожный куст, замер скорости одиночными «выстрелами» (чтобы антирадар не успел «засечь» сигнал) и т. д. Автомобилисты, в свою очередь, предупреждают о засаде миганием фар, вооружаются все более дорогими и совершенными радар-детекторами, прибегают к другим уловкам.

Но, согласимся: не всегда дорожные знаки висят просто так, для украшения ландшафта – многие из них буквально выстраданы авариями. Между тем самоуверенный водитель не берет это в расчет и беззаботно пренебрегает опасностью. Но едва пискнет антирадар в салоне – он тут же превращается в пай-мальчика: аккуратно соблюдает разметку, требования знаков. Значит, радар – не только средство добычи масла на хлеб насущный, а еще и весьма эффективное профилактическое средство. Именно поэтому антирадары на Западе, как правило, приветствуются.

А что, если на самом опасном участке оставить постоянно включенный радар, без инспектора? Пусть себе работает круглые сутки – глядишь, водители начнут осторожничать и аварийность снизится. Сказано – сделано, причем в фирме «Ольвия» (Санкт-Петербург), выпускающей радары. Суть идеи «обманки» проста: вместо радара – вещи весьма дорогой – на дорогу устанавливают дешевый, простой и надежный прибор, который только и может, что посылать в эфир сигнал частотой 10,5 ГГц. Радар-детектор отреагирует на него как на настоящий локатор, работающий в X-диапазоне, и водитель решит, что впереди засада. Для большего эффекта маленькую коробочку имитатора радара прикрепили на спину плоского манекена – цветной фотографии инспектора в полный рост (позировал настоящий сотрудник ГИБДД Дима Бондаренко). Приборчик работает от обычных пальчиковых батареек. В питерской ГИБДД два таких манекена. Их ставят в разные места, обычно туда, где можно изредка поглядывать, чтоб не стащили или глаза не выкололи. А инспекторы новинкой довольны: число ДТП здесь снижается.


Коробочка имитатора чуть больше пачки сигарет.


Так выглядит «Спектр».


Манекен в деле.


Слева – конструктор Алексей Сизов, справа – манекен.

Не исключено, что умение прикинуться инспектором станет не единственной задачей имитатора. Если его немного доработать, аппарат сможет посылать в эфир настоящие сообщения, типа «впереди дорожные работы» или «впереди авария» и т. д. Многие антирадары «понимают» такие сигналы и могут предупредить своего хозяина (в США это весьма распространено).

На базе элементов радара разработан прибор под названием «Спектр». Это локатор, определяющий количество и размеры автомобилей на заданной площади. Внутри небольшой коробочки радар, память и микропроцессор. Если разместить его у дороги, «Спектр» подсчитает, когда, сколько и каких машин (легковых, грузовых, автобусов) проехало через участок. Данные можно «скачать» в компьютер, скажем, раз в месяц, и узнать загруженность дороги в разное время и дни недели, среднюю скорость автомобилей. Такая информация ох как нужна службе организации движения!

Если установить «спектры» метрах в ста перед перекрестком, можно заставить работать светофор в разных режимах, в зависимости от загруженности улиц (подключение к контроллеру светофора в конструкции прибора уже есть). ЗР

ЗАДАЧКА ДЛЯ ТРУБОЧИСТА

/МАСТЕРСКАЯ

НАЙТИ ЗАСОР В СИСТЕМЕ СМАЗКИ ПОРОЙ НЕ УДАЕТСЯ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Эта история поучительна для начинающих авторемонтников – когда-то давно и для меня она стала уроком.

Притащили однажды на буксире пятилетнюю «восьмерку» с застучавшим мотором. Завели ее на пять секунд – послушали... Коленвал уже точно «пошел» – движок явно надо перебирать. Но прежде расспросил хозяина: «история болезни» – одна из составляющих грамотной диагностики.

Как выяснилось, несмотря на умеренный пробег в 90 тыс. км, мотор уже побывал в «капиталке», после чего прошел всего 5 тыс. км и снова «умер». Я насторожился: «А как вела себя лампочка аварийного давления масла по окончании этого ремонта?» Ответ подтвердил подозрения – она долго не гасла после холодного пуска и даже на прогретом моторе загоралась, когда обороты возрастали выше средних. Тут же измерили давление контрольным манометром, ввернув его вместо датчика. Действительно – по мере роста оборотов стрелка клонится к нулю.

Итак, выбора нет – сняли двигатель с машины и разобрали. На удивление никаких дефектов в системе смазки не обнаружилось. Маслоприемник не деформирован, маслонасос собран как надо – проверили. Поршневая группа живая – менять не надо, а перешлифовать шейки коленвала и подобрать ремонтные вкладыши вместо разбитых, конечно, пришлось. Это и есть признак того, что мотор кончился от масляного голодания.

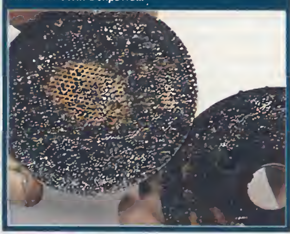
Собирать двигатель и, тем более, ставить его на место, не разгадав тайну нехватки смазки, мы не спешили – надеяться, что все починится само собой, было бы глупо. На всякий случай распилил снятый с мотора масляный фильтр – и там никаких препятствий для прохода масла не оказалось. Но интуиция подсказывала: причина где-то до насоса – как будто не дают ему попить масла вдоволь – экономят...

И тут началось самое интересное. Клиент случайно обмолвился (что ж ты раньше-то молчал?!!), что аварийная лампочка начала мозолить глаза... еще пару лет назад, то есть задолго до первого ремонта! Вначале загоралась только на максимальных оборотах двигателя, потом при более низких, а последнее время хозяин вообще избегал разгоняться на пятой передаче выше 100 км/ч, чтобы давление не падало. Пробовал наливать масла на литр больше нормы – без толку. Тогда и решил отдать двигатель в переборку – увы, не помогло.

И вот весь наш сервис поставлен на уши – что же мы еще не проверили? Даже каналы блока цилиндров зачем-то промыли-продули, а заодно опрессовали – никаких обходных путей для масла нет, только в коленвал и головку блока. В который раз верчу в руках тщательно промытый маслоприемник и смотрю через отверстие на сетку – все чисто. Догадка – как молния... Включаю электронаждак, стачиваю жестяную завальцовку и разнимаю маслоприемник на две половинки. Так и есть – чистые отверстия сосредоточены лишь в центре сетки, а вокруг все заросло черной массой, напоминающей затвердевший битум, – такую не растворишь даже бензином. Теперь понятно поведение лампочки. Загустевшее на холоде масло не успевало затекать в маслоприемник, и насос гнал его в магистраль аптечными дозами – откуда ж быть нормальному давлению? То же самое в горячем состоянии на высоких оборотах – производительность насоса большая, а масла на входе не хватает. На таком сухом пайке вкладыши долго не протянут, что и подтвердилось.



Смотрим в сборе - вполне рабочий маслоприемник. А если вскрыть...



Столь торный путь к разгадке легко объясним – «восьмерочный» маслоприемник, в отличие от используемых на большинстве других моторов, закрыт крышкой – чтобы не захватывал воздух, когда масло отливает в сторону в поворотах. Через отверстие размером с монету увидишь лишь центр сетки, а что там по краям – увы, конструкция неразборная. В недоступных для прочистки углах и скапливается всякая дрянь – либо от злоупотребления дешевым поддельным маслом, либо от несвоевременной замены нормального.

С тех пор я такие старые, почерневшие снаружи маслоприемники просто выбрасываю вместе с изношенными поршнями и вкладышами, прибавляя пару долларов за новую деталь к стоимости капремонта. Впрочем, можно и сэкономить, аккуратно развальцевав корпус для прочистки сетки, после чего собрать узел как положено.

ВЛАЖНОЕ ДЫХАНИЕ АКВАРЕЛИ /МАЛЯРКА

АВТОЭМАЛИ РАЗБАВЛЯЮТ... ВОДОЙ

ТЕКСТ / АНТОН УТКИН

Водоразбавляемые покрытия для автомобилей впервые появились лет двадцать назад – тогда, в начале 80-х, охрана окружающей среды стала большой заботой цивилизованного мира. Традиционные автомобильные краски, как известно, разводят до нужной вязкости органическими разбавителями, поскольку пленкообразующие компоненты (обычно, меламиноалкидные и акриловые лаки) растворяются только в них. Как правило, в состав растворителей входят весьма токсичные соединения, продолжительное воздействие которых на организм ведет к серьезным заболеваниям.

Создать связующие компоненты эмалей, растворимые в воде, совсем не просто, ведь по твердости и стойкости к атмосферным воздействиям они не должны уступать традиционным лакокрасочным материалам. Поэтому первоначально водоразбавляемые препараты были предназначены только для конвейерного применения с высокотемпературной полимеризацией пленки. С каждым годом их доля в поставках на автозаводы Европы, Америки и Японии возрастала, достигнув ныне для этих стран 75, 50 и 35% соответственно. Впрочем, промышленность – далеко не единственный источник вредных выбросов. Там, где покрывают кузова обычными эмалями, обязательно сжигают до образования углекислоты и воды всю «органику», вышедшую через вентиляцию заводских окрасочных линий. А как быть с выбросами многочисленных станций автосервиса, где не предусмотрены дорогостоящие системы очистки, но которые тем не менее расположены повсеместно, включая и жилые зоны?

Химики не теряли времени даром и уже в середине 90-х создали водоразбавляемые автоэмали ремонтного назначения. Не уступая по качеству традиционным, они также высыхают за полчаса при 60°С или за ночь – при 20. Органы ЕЭС отреагировали на это подобающе: к 2005 году в Европе и на заводских конвейерах, и на автосервисах будут красить только «акварелью». Легкий запашок растворителя – и лавочку быстро прикроют...



Пять литров спецводы для разбавления краски стоят 8 долларов. По сравнению с ценой самой эмали, а тем более с доходами от кузовного ремонта – пустяки.

В России краски нового поколения первой представила немецкая фирма «Штандокс» – в августе прошлого года на Московском автосалоне. Теперь ее клиенты могут перейти на систему окрашивания «Штандохид» (Standohyd) – расходы останутся прежними, к тому же наносить «водяную» эмаль проще и быстрее. Кроме того, она получилась более укрывистой, чем краска на органических растворителях. Если последнюю приходится наносить в два-три слоя с промежуточной сушкой, то для «акварели» достаточно одного плюс немедленный «припыл» – затраты времени сокращаются на 40%. До нужной вязкости краски «Штандохид» разбавляют водой, конечно, не водопроводной: даже мизерные примеси посторонних веществ могут ухудшить качество покрытия. Дабы гарантировать клиенту высокий результат покраски, немцы расфасовывают воду (такую, какая нужна) в свою фирменную тару – так же как лаки, грунтовки, шпатлевки и пр.

Ответ конкурентов «Штандокса» не заставил себя ждать – сегодня уже и «R-M», «Шписхеккер», «Глазурит» также отправляют своим российским дилерам не только традиционные, но и водоразбавляемые краски. Но завоюет ли «акварель» признание наших сервисменов? Пока не запрещены автоэмали на растворителях, фирмы вольны торговать и теми, и другими – таковы законы бизнеса. Остается ждать очередного «экологического» решения законодателей. |зр|

/ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

При ремонте рулевой трапеции (ВАЗ-2107) мне в мастерской заменили среднюю тягу, на мой взгляд, совершенно исправную, без люфтов в шарнирах. Объяснили: палец якобы должен под некоторым усилием утапливаться в шарнире, если нажать вдоль оси. Но зачем?

Вас не обманули! Если палец невозможно вдавить в шарнир, сжав пружину, в этом узле непременно появится люфт. Возможно, в вашем случае мастера нашли дефект в самом начале, когда он только стал проявляться.

Шарнир устроен просто. В коническом отверстии наконечника тяги находится разрезная (из двух половинок-сухарей) пластиковая втулка, охватывающая шаровой палец. Снизу сухари поджаты довольно мощной пружиной – с тем чтобы усилия хватило для обычной работы шарнира даже при максимальных нагрузках. Только при очень сильном ударе сухари могут на мгновение сместиться, дополнительно сжав пружину – и этим смягчить удар, уменьшить риск разрушения. А в следующий момент встанут на место. Пока между половинками пластиковой втулки есть зазор, они поджаты пружиной, но могут перемещаться, люфта в шарнире не будет. Но если шарнир «закис», забит грязью и т. д., сухари полностью теряют подвижность. Тогда-то и начинается быстрый износ трущихся сферических поверхностей, и он уже не компенсируется подъемом сухарей под действием пружины.

Кстати, чтобы эти шарниры (как и другие подобного рода) служили дольше, при каждом техобслуживании нужно внимательно осматривать резиновые защитные чехлы. Поврежденные немедленно заменять (если, конечно, это не окажется запоздалой мерой и упомянутая выше проверка это подтвердит). Но и при исправных чехлах очень полезно дополнительно пошевелить наконечники вверх-вниз, сжимая пружину. Наконец, не вредно их смазывать. Некоторые для этого даже оснащают их пресс-масленками, как делали еще наши деды.

С ДОСТАВКОЙ НА ДОМ

/ВТОРЫЕ РУКИ

КАК СТАТЬ ОБЛАДАТЕЛЕМ ПОДЕРЖАННОЙ ИНОМАРКИ

ТЕКСТ / ВАСИЛИЙ ЦИБУЛЬСКИЙ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

В последнее время меняется отношение к подержанным иномаркам – возрастает интерес к относительно свежим моделям и падает к ветеранам, покупатель становится более взыскательным, требовательным, происходят подвижки в ценах на машины. Тем не менее, эта ниша автомобильного рынка по-прежнему привлекает большое внимание российских автомобилистов.

Какой товар сегодня пользуется спросом, а какой нет, каким путем попадает он в Россию, как и что покупать? Об этом делится своими наблюдениями перегонщик со стажем.

САМОМУ ИЛИ С ПРОФИ?

Кто-то полагает, что владельцем настоящей иномарки можно стать только в дальнем зарубежье. Но путешествие, скажем, на родину «мерседесов» и «фольксвагенов» стоит дорого. К тому же проблемы с визой, незнание языка и т.п. вынуждают обращаться в турфирмы, которые бесплатно ничего не делают. Накладные расходы в таких случаях сильно опустошают кошелек, и вместо вожделенной «А6» с кожаным салоном денег хватает лишь на заезженный «Гольф».

Иное дело – ближняя Литва. Русский язык здесь не забыли. К потенциальным покупателям относятся приветливо. Желание приобрести автомобиль – уже основание для получения визы. Сесть в поезд до Вильнюса тоже не проблема. Главное – довести до места свои кровные и не стать лакомой добычей джентльменов удачи. Нельзя расслабляться и на рынке.



Отыскать и сверить все номера – дело непростое.







Подсовывать краденое, скорее всего, не станут. Здесь другие правила, но маленькие хитрости позволяют себе все. Святое дело – омолодить авто на год-другой (а это уже другая сумма сделки), ссылаясь на маркировку свежеустановленной детали. Профи-то знают, что, например, под подушкой заднего сиденья «трешки» от БМВ лежит сопроводительный талон на основные комплектующие с номерами и датами. По нему можно проверить все. Обычный же покупатель такой информацией не обременен и, значит, не опасен. Может статься, при оформлении не обнаружат номер двигателя (порой это и в самом деле очень нелегко) и в документах появится заветное «б/н». Но если дома въедливый эксперт до него все же докопается, то исправлять запись придется по месту покупки либо через суд. Кроме того, в суете легко недосчитаться какой-нибудь печати или подписи. Ничего не поделаешь – из-за паршивой закорючки расстояние туда-обратно придется преодолевать вновь. Гораздо проще, хотя и дороже, переложить все заботы на плечи профессионала-перегонщика.

Плоды их труда представлены уже на отечественном рынке. Вот где раздолье покупателю! Для пущей безопасности сюда можно приехать компанией. Познакомиться с приглянувшейся «ласточкой» не проблема. Нормальный продавец, получив залог, охотно сгоняет с вами на диагностику, экспертизу, в ГИБДД. Зачем? Да потому, что торговать собирается не один день и свои кровные хочет зарабатывать постоянно. А рекомендации осчастливленных покупателей формируют клиентуру. Любой отказ должен вас насторожить. Зачем заключать сомнительную сделку, когда есть из чего выбрать!

ПРИСТРАСТИЯ

О чем, например, мечтают москвичи. Основная масса готова сегодня выложить за будущую движимость 7,5–8 тысяч долларов. Как правило, это автомобиль среднего («Волга») или малого («девятка») классов 1995–1997 гг. выпуска в максимальной комплектации. В нее входят полный электропакет, гидроусилитель руля, кондиционер, АБС и т. д. Быстро ныне растет спрос на коробки-«автоматы». А то, что «голая» машина того же года обойдется много дешевле, мало кого останавливает. Гулять, так гулять! Приветствуются и такие мелочи, как литые диски, «музыка», сигнализация, кожаный руль. А вот фаркоп, наоборот, не котируется. Многие уверены, что такие авто постоянно ездили с тяжелым



«Мазда-626» – лидер продаж.



Мини-вэны на рынке не задерживаются.

прицепом и сильно изношены. Почему-то не в чести газовые установки и предпусковые подогреватели. Равнодушны покупатели и к материалу обивки салона – был бы чистым.

Популярный тип кузова – седан и хэтчбек. И лишь среди «старичков» (1994 год выпуска и старше) большим спросом пользуются универсалы. Двигатели предпочитают в основном бензиновые. Чтобы продать дизель, надо долго ждать покупателя. Того, кто уже раскусил все его преимущества.

Востребованный объем у «малышей» – 1,3–1,5 л, у «середняков» – до двух с половиной. Здесь, как понимаете, симпатии (считай, цены) диктует таможня. Больше других от этого страдают «американцы». Многолитровые моторы «ходят» неимоверно долго, но и стоят чертовски дорого. Если добавить еще расходы на доставку из-за океана, станет ясно: средним «европейцам» они не конкуренты. Зато по соотношению цена–комфорт легко дадут фору представительским авто с континента. Более того, страховая компания может запросить по компьютеру данные о пробеге и состоянии проданного автомобиля на момент отправки из страны – в Новом Свете подобный учет доведен до совершенства.

«Немцев» у нас традиционно уважают за качество сборки. Но в оговоренном диапазоне выбор невелик. Хорошо берут «Опель-Астру» с двигателем ECOTEC 1,4; 1,6, «гольфы» да «Форд-Мондео». Машины, как правило, в хорошей комплектации, но относительно дорогие.

Самый широкий выбор – у «японцев». Они абсолютные лидеры в номинации цена–год выпуска–оснащение. Молодежный «хит-парад» выглядит так: «Тойота-Королла», «Мазда-323F», «Ниссан-Алмера», «Хонда-Сивик». Для семейных поездок предпочитают автомобили покрупнее: «Мицубиси-Галант», «Тойота-Карина Е», «Мазда-626». Хуже других продаются «французы». Приличные машины по разумной цене... Вот одна из загадок русской души.

Это то, что берет средний покупатель. Клиенты побогаче уважают джипы. И тоже с «автоматом». Не застаиваются «Тойота-RAV4», «Опель-Фронтера» и «Сузуки-Витара». Высок спрос на мини-вэны, но дешевле десяти тысяч долларов не найти.


«Опель-Астра» – «десятка» по-немецки.


«Ниссан-Алмера» – популярный универсал.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Не присмотрели нужного на рынке? Не отчаивайтесь. Автомобиль можно заказать. И тут вы вправе оговорить все – год, пробег, комплектацию, двигатель, цвет и даже износ покрышек. Для перегонщика это лишние хлопоты, которые придется оплатить особо. А еще с вас потребуют предоплату – от 20 до 50% стоимости будущей покупки. Но не спешите расставаться с деньгами! Убедитесь хотя бы, что у вашего негоцианта выставлены на продажу еще несколько авто.


«Опель-Омега» – много машины за разумную цену.



Самый любимый «Форд» – «Мондео».

И что их общей стоимости хватит, чтобы в случае чего с вами рассчитаться.

Не доверяете частнику? Обращайтесь в салон. Но учтите – мелкие, как правило, предлагают авто, выставленные на комиссию теми же перегонщиками. Посреднический навар – от 10% стоимости. За качество товара салон ответственности не несет. Если что, будете разбираться со сдатчиком.

И последнее. Не стройте иллюзий. Новую машину с мизерным пробегом за треть стоимости никто не продаст. Идеальный вариант – хорошо ухоженный автомобиль, пробежавший тысяч сто–сто пятьдесят, побывавший (может, и не раз) в мелких автопроисшествиях. Не придавайте этому значения – «там» жестянку делают на совесть. Если повезет, железного друга хватит еще на столько же, а то и больше. Не надо только экономить на обслуживании. [ЗР]



«Мицубиси-Галант» – выглядит дороже, чем стоит.

СТОПТАННЫЕ ЛАПТИ

/ЗРИ В КОРЕНЬ

О ЧЕМ РАССКАЗЫВАЕТ ИЗНОС ШИН?



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЕВСТИФЕЕВ

МЕНЯТЬ ИЛИ НЕ МЕНЯТЬ?

Кому бы пришло в голову менять местами колеса, работающие в одинаковых условиях? Но условия всегда разные: одно колесо ведущее, другое нет, одно нагружено больше, другое меньше. Дорога под левым и правым не одинаковая – последнему больше достается и выбоин, и грязи, и гвоздей. Не одинаково и давление воздуха, различно состояние подвески, тормозов, отличаются углы установки… Результат хорошо известен: колеса изнашиваются неравномерно.

Заметив это, многие заглядывают в инструкцию, – а там, как правило, есть рекомендация – менять местами! И показано, как это сделать. При сем отмечено: для более равномерного их износа.

Вообще-то износ для шины – понятие довольно емкое, но не последнюю роль играет истирание протектора. Оно обусловлено тем, как прилагаются к «шашкам-дорожкам» силы реакций дороги, «причесывающие» протектор с разных направлений (в зависимости от движения колеса относительно покрытия). Шашки подгибаются и сильнее изнашиваются на той стороне, к которой приложена сила. Если она действует преимущественно в одном направлении (например, на передних колесах заднеприводной машины), шашки изнашиваются неровно, образуя заостренную заднюю кромку (рис. 1).

Заметим, что приработавшаяся на своем месте шина «лысеет» медленнее новой (нагрузки на углы шашки у первой меньше). Выходит, равномерный износ шин – не значит минимальный.

Представим кривую полуось: если на этом месте будут периодически «трудиться» все четыре колеса, они станут похожи, как уродливые братья-близнецы. Отсюда следует:

> ***на исправном автомобиле менять колеса местами чаще всего бессмысленно, а на неисправном – вредно, так как это маскирует его дефекты, ускоряет износ комплекта шин, да и деталей подвески, рулевого управления…***

ПИЛООБРАЗНЫЕ АНОМАЛИИ

Не часто встретишь автомобилиста, который перед каждой поездкой хотя бы пересчитывал колеса, не говоря уже о контроле давления воздуха. К чему приводит такое непочтение, говорилось несчетно. Лишь обнаружив, что одно из колес изнашивается в вопиющем «противоречии» с другими, владелец припоминает, как месяц назад влетел в яму!

Ездят все по-разному. У кого-то шины визжат на повороте – и происходит то, что показано на рис. 2. От боковых сил всего сильнее изнашиваются внешние дорожки протектора переднего колеса, на которое «наваливается» кузов. Результат – пилообразный износ – уже поперек дорожек.

«Знаток» скажет: но это же – как при чрезмерном развале колес (рис. 3), когда тоже изнашиваются внешние дорожки! Различить то и это, в принципе, можно. При большом развале эти дорожки существенных боковых сил не испытывают. А значит – в поперечном направлении «пилы» нет, износ ровный.



Рис. 1. Так изнашивается шашка в условиях изгиба.

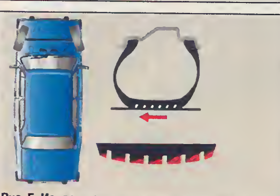


Рис. 2. Износ дорожек протектора в повороте.



Рис. 3. Износ протектора, вызванный чрезмерным развалом.


Рис. 4. Такого быть не должно!

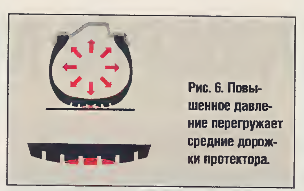

Рис. 5. Износ протектора от чрезмерного схода.

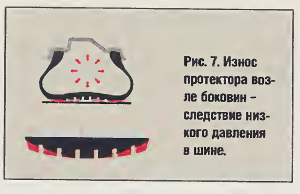
Конечно, если оба фактора налицо, точно определить, что с шиной происходит, трудно. А нужно ли? Само по себе «облысение» протектора должно насторожить. Это явная аномалия.

Кстати, взглянем на рис. 4. Такого при естественном износе шин исправного автомобиля быть не может! Видимо, левую при ремонте развернули наоборот: колеса работают несимметрично, машину тянет в сторону. Заодно напомним, что шину с направленным рисунком переворачивать вообще нельзя – на мокром, грязном, заснеженном покрытии она не обеспечит необходимого сцепления.

Теперь о сходе колес. Если он в норме, то бокового проскальзывания протектора нет, износ – ровный. При неправильном сходе шашки гнет боковая сила и появляется «пила» в поперечном направлении по всей ширине протектора (рис. 5). Направление «пилы» зависит от действующих сил. При положительном сходе покрытие «набегает» на протектор с внешней стороны: «зубья» смотрят внутрь. При отрицательном – наоборот.


Рис. 8. Балка заднего моста кривая.


Рис. 6. Повышенное давление перегружает средние дорожки протектора.


Рис. 7. Износ протектора возле боковин – следствие низкого давления в шине.

ЧТО И КАК МЕРИТЬ

Иной профессионал чуть что хвастает: «У меня глаз – ватерпас!» Но, как показывает жизнь, хвастает напрасно. Сэкономив две-три сотни, автовладелец, сам того не замечая, в конечном счете платит куда больше – с неправильными углами установки колес машина, мягко говоря, «не та»: хуже рулится, хуже едет – нервирует...

Между тем современные, сложные рисунки протектора подобному «анализу» порой не поддаются: нет четких шашек или дорожек, выступы и прорези – стреловидные, винтообразные, серпообразные. Все это чаще всего нацелено на достижение высоких показателей шины. Оценивать углы установки таких колес по характеру износа протектора весьма рискованно. Единственно разумный подход – инструментальный. Кстати, толковый автолюбитель и ниткой отрегулирует сход-развал как надо, тем более, что допуски на эти углы довольно широкие. Едва ли не главное – чтобы углы для левого и правого колес были достаточно симметричны, без явного «антагонизма».

Ну а чем мерить давление в шинах? Не ударом «тарированной ноги»! А шинным манометром. Да вот беда: точность требуется довольно высокая (ошибка больше 0,1 кгс/см^2 недопустима), а продающиеся горе-приборы порой врут в три раза больше. Остается «прокалибровать» манометр, сравнив с другим, хорошо проверенным.

При правильном давлении протектор нагружен равномерно, изнашивается ровно. Лучше проверять это по задним шинам – они меньше зависят от перегрузок на повороте. Если же износ выглядит так, как на рис. 6, давление в шине слишком большое – колесо опирается, в основном, на средние дорожки, здесь и «лысеет». А при малом середина протектора недогружена, колесо опирается на крайние дорожки (рис. 7). Кстати, если загрузка автомобиля меняется, то и давление воздуха в шинах нужно корректировать.

НА ДЕСЕРТ

У вас «Жигули», «Самара», «Волга»? Балка заднего моста или задней подвески довольно жесткая, плоскости колес параллельны – и можно считать, что здесь понятия сход и развал неуместны? Верно. Но... не всегда! Если балка деформирована, задние колеса могут изнашиваться неправильно, например, как на рис. 8.

А вот кое-что почуднее – протектор изношен словно «по диагонали». Видимо, при каждом обороте колеса нагрузка приходится то на внутренние, то на наружные дорожки протектора. Это бывает, если беззаботный хозяин катался с кривой полуосью или деформированным диском колеса. Шина, как говорят, «восьмерила». (Внимательный это сразу заметит: при скорости около 10 км/ч машину ощутимо покачивает в стороны.)

Иногда задают и такой вопрос. Почему на заднеприводной машине протектор передних колес пилообразный, а задних – ровный? А на переднеприводной – наоборот? Объяснение простое. Ведущее колесо то тянет, то тормозит – действующие на протектор силы меняют направление на 180° – и шашки стираются ровно. А ведомое колесо, как уже было сказано, испытывает нагрузки одного направления. (Эпизодическое движение задним ходом не в счет.)

Еще один вид необычного износа – равнораспределенными пятнами, «плешинами». Этим колесо сообщает хозяину, что оно плохо отбалансировано – и, к тому же, пора заняться подвеской, амортизатором. Пятнистый износ – признак сильных резонансных колебаний шины и подвески при недостаточном их «гашении» амортизатором. Видимо, придется ехать к специалистам. ЗР

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

МОКРОЕ МЕСТО /ОПЫТ

ОТКУДА ВОДА В САЛОНЕ АВТОМОБИЛЯ?

Сетуя на ржавый кузов, запотевающие стекла или смрад в салоне, многие не подозревают, что причина этих бед лежит буквально под ногами, точнее, под ковриками. Порой там скрывается настоящее болотце, не высыхающее даже в жаркое лето. Откуда же столько воды и как с этим бороться?


1


4


2


5


3


6

КОНОПАТИМ ДНИЩЕ

Первым делом тщательно осмотрим пол салона и багажника. Иногда на заводе забывают установить резиновые заглушки дренажных отверстий (фото 1). И хотя ими почти не пользуются, если придется мыть пол кузова (мало ли что прольют в машине!), вспомните, что для слива воды достаточно вынуть пробки.

Дырка в полике запаски на «Жигулях» закрыта специальной разрезной заглушкой – она должна пропускать воду из багажника, но не в него. Но часто упругие лепестки, сомкнувшись, не пускают накопившуюся под запаской воду. Поэтому не забывайте периодически «открывать кран», хотя бы нажав на клапан пальцем.

Это не единственные отверстия в днище – есть еще небольшие треугольные просечки с отогнутыми лепестками (фото 2). С виду вещь вроде бы безобидная, даже полезная: излишки воды должны сливаться через щелочки, да и шумоизоляция легче дышит. На самом деле все не так. Стоит ли ждать, что штатная шумоизоляция, прекрасно впитывающая воду, вдруг сбросит ее, да еще прямо в дырочку? Зато при проезде луж хоть немного влаги да попадет внутрь. К счастью, часть дырочек еще на заводе замазывают мастикой. Оставшиеся отогнутые лепестки стоит «подправить» молотком и замазать антикором. После этого под ковриками станет заметно суше.

НУЖНА ЛИ «ПРОМОКАШКА» ПОД НОГАМИ?

Намокшие шумоизоляционные маты со временем начинают гнить, распространяя в салоне «аромат» затхлого погреба. А нельзя ли заменить их влагоустойчивыми, тем более что в магазинах полно пенополиэтилена любой толщины? Один заботливый автолюбитель так и поступил: к его удивлению, через год под ковриками оказалось озеро воды, а пол местами прогнил насквозь. В чем же дело? Оказывается, герметичные коврики создавали «парниковый эффект» – если уж под них попала вода, испариться или впитаться она не могла, и коррозия быстро «прогрызла» тонкий металл. Лучше штатные маты оставить, а летом просто просушивать их. Кстати, во многих иномарках под ковриками лежит тонкий войлок, гниющий не хуже отечественного.

ВЫТИРАЙТЕ НОГИ

К новому автомобилю – будь то отечественный или иностранный – непременно покупают резиновые коврики под ноги. Однако иной раз от них вреда больше, чем пользы. Низенькие покатые бортики на разгонах, торможениях и поворотах воду в корытах не удержат. И вентиляции под ними – никакой. Если уж покупать, то с высокими, почти вертикальными бортиками, не сминающимися при укладке в салоне (фото 3). Лучше, если поверхность коврика ячеистая – она не дает переливаться воде при маневрах и по ней не скользит обувь.

Садясь в автомобиль, полезно отряхнуть обувь, особенно зимой – влаги от растаявшего снега набирается много. Как ее удалить? Извлечь коврик, не расплескав воду, почти невозможно. Бывалые возят с собой резиновую грушу – она быстро откачает воду, да и руки не запачкаются. Некоторые кладут в корытце кусок ковролина – под ногами не будет лужи, а удалить воду можно, просто выжав его. Недостаток – незакрепленный ковролин елозит под ногами.

СКРЫТЫЕ ПОЛОСТИ СО СКРЫТЫМИ ДЫРАМИ

Промывая водой пороги «Жигулей» перед антикоррозионной обработкой,

не забудьте потом откачать воду и из салона. Дело в том, что в передней части порога есть большое «окно» (фото 4) почти на уровне пола (кстати, через него удобно распылять антикор). Вода из глубоких луж может попасть в порог через щель под передним крылом (если потерян штатный резиновый уплотнитель) или через дыры в самом пороге (он начинает гнить по сварному шву как раз напротив «окна»). Чтобы вода не задерживалась в пороге, регулярно прочищайте дренажные отверстия (фото 5), а «окна» в порогах лучше заклеить широким скотчем.

Некоторые заполняют все скрытые полости монтажной пеной – по их отзывам, она неплохо защищает от коррозии. Объективными данными на сей счет мы не располагаем. Бесспорно одно – со сварочным ремонтом такого «бутерброда» будут проблемы.

ДВЕРИ И СТЕКЛА

«Текущие» уплотнители дверей и стекол – не редкость. Иногда удается замазать щели герметиком, но лучше использовать невысыхающую мастику. Достать ее – не проблема: в углах моторного отсека и багажника «Жигулей» ее с избытком (фото 6). На ВАЗе не скупятся – закладывают мастику с запасом. А вот уплотнитель двери или багажника, который уже не держится на отбортовке, промазывать не имеет смысла – проще его заменить. Не забудьте вставить в стык резиновую трубочку – мелочь, но уплотнение станет надежней.

Бывает, перекошенная дверь плохо прижимает уплотнитель. Если перекос не удается устранить регулировкой (на иномарках часто отгибают ее рамку, чтобы поднять крючком кнопку замка), без правки не обойтись. Как правило, рамку двери удается вернуть на место, даже если та «ушла» на 10 и более миллиметров. Для этого полностью опускаем стекло и, удерживая одной рукой основание рамки, другой сильно нажимаем на ее верхнюю часть. Править ее молотком не стоит уже хотя бы потому, что можно поцарапать эмаль, расколоть стекло. После правки при необходимости регулируем стеклоподъемник. Не забывайте и про дренажные отверстия в самой двери – прочищайте их, по крайней мере, ежегодно.

Вклеенные стекла обычно не «текут». Но уж если обнаружили течь, скажем, после замены стекла, требуйте, чтобы ее устранили. На непроклеенном участке, кроме всего прочего, концентрируются напряжения (такое стекло – несущий элемент кузова), и в один прекрасный момент оно может «взорваться».

ПАРНИКОВЫЙ ЭФФЕКТ

«Испарина» или изморозь оседает не только на стеклах, но и на панелях кузова и каплями стекает вниз. Когда работает вентиляция (автомобиль движется или включен вентилятор), испарившуюся влагу уносит свежий воздух, и влажность в салоне понижается (конечно, если на улице не проливной дождь). Если же автомобиль хранится в «ракушке» и не проветривается, коррозия идет намного быстрее.

Существенно улучшить вентиляцию пола помогут пластиковые решетки для кухонных раковин, подложенные под коврики, – этот метод автолюбители используют уже много лет. Прямо противоположный эффект дает линолеум, застеленный вместо штатных ковриков. Чистить его, конечно, легче, но ржавчине «в парнике» – раздолье.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЗАЩИТА

Чтобы попавшая вода нанесла минимальный ущерб, пол в салоне стоит покрыть слоем мастики для днища. Хорошо себя зарекомендовал аэрозольный антикор Body с противошумным эффектом. Перед обработкой удаляем всю влагу и ржавчину. От мастики, которой промазывают стыки панелей на ВАЗе, толку мало – через год-другой из-под нее вылезает ржавчина. А вода, попавшая в щели, не только ускоряет коррозию, но и буквально разрывает автомобиль. Вспомните, что бывает, если банку с водой оставить на морозе. Она лопнет, так же как и размороженная батарея отопления. То же случится зимой и со стыками кузова – они разойдутся. Поэтому, если мастика уже отслоилась, – смело удаляйте ее. Антикор в щели лучше затирать кистью.

Главное – не надеяться на авось. Когда в днище появятся дыры, все названные здесь рекомендации уже бесполезны. Поэтому хотя бы раз в год поднимайте коврики и осматривайте пол. В крайнем случае, просуньте туда руку: если даже летом там сыро, пора искать «родник». ЗР

НЕВИННЫЕ ХИТРОСТИ /АВТО ИЗ МАГАЗИНА

ТОП-МОДЕЛЬ «ДЕВЯТОГО» СЕМЕЙСТВА «САМАРУ-2» ПРИХОДИТСЯ ДОВОДИТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Купить ВАЗ-2115? Да ни за что! Впрочем, некоторым нравится. Считают, что у него выразительное европейское «лицо», комфортабельный салон, удобный багажник. Не говоря уже о том, что машина относительно надежна: в ее основе – проверенная временем «девятка». Следующее, «десятое» семейство, конечно, престижнее, но конструкция все еще сырая – то валы коробки ломаются, то вклеенные стекла... Решено: берем «пятнашку».

ПОКУПАЕМ

Продавца выбрали по Интернету. Так, чтобы недорого и поближе к дому. Остановились на салоне с жизнеутверждающим названием «Да!». Там за интересовавший нас объект просили 5630 долларов, что на шестьсот дороже «девяносто девятой», но на двести дешевле 2110.

Новенькие машинки только что сняли с автовоза. Нам приглянулся ВАЗ-2115 конца 2001 года выпуска. Цвет – благородный серебристый металлик «Снежная королева» (VIN XTA 31150023108258).

Осмотрев кузов, обнаружили на капоте небольшой скол лакокрасочного покрытия – след чьей-то неосторожности. Такую мелочь на заводе могли и проглядеть. Но как не заметили зияющие щели между пластиковыми накладками порогов? Как пропустили незапирающийся капот? Видать, хорошо жить без конкурентов. Главное, покупатель никуда не денется – захочет ездить, возьмет и так. Латать чужие дыры дилеру тоже неохота. Но если клиент попадется настырный, вроде нас, то приходится.

Угрюмый слесарь отрегулировал замок в считанные минуты. Затем, вставив в огромную дрель ржавое тупое сверло, принялся за пороги. Там, по его мнению, недоставало нескольких крепежных отверстий. К счастью, «бурильщика» удалось вовремя остановить. Пожав плечами, специалист удалился, дав понять, что на этом предпродажка закончена.

Пришлось взяться за дело самим. С установкой щеток стеклоочистителя и наружных зеркал справились быстро. Зато подкапотная лампа оказалась крепким орешком. Чтобы она не ударялась о стоящий ниже аккумулятор, пришлось паяльником изогнуть ее стойку почти под прямым углом. Попутно занялись ее концевым выключателем. Удлинив его наконечник пробочкой от прокачного штуцера, добились четкого размыкания контактов.

Оставалось уточнить комплектность. Увы, не оказалось обещанных в рекламе декоративных колпаков на колеса, электростеклоподъемников и центрального замка. Забыли и про датчик наружного термометра.

Странно! На рынке этих двухсотрублевых деталюшек полно, а на заводе не хватает. Ладно, обойдемся. Не ехать же на поиски в другой салон! Тем более, что в этом о покупателе все же позаботились, оснастив машину резиновыми ковриками, аварийным знаком, огнетушителем и аптечкой. Хотя, наверняка, все это «впарили» втридорога.

ПРОВЕРЯЕМ

Как и положено, впрысковый мотор пустился с первой попытки. Работал ровно, без посторонних шумов, по мере прогрева снижая обороты. Все шло отлично, поэтому не сразу обнаружили, что снята клемма с датчика сигнализатора уровня масла в картере двигателя. Обычно этим способом в автосалонах избавляются от ложного оповещения. Так спокойнее, не нужно объяснять взволнованному «чайнику», почему не гаснет один из символов табло. Между тем невинные хитрости могут обойтись очень дорого. А вдруг в начале эксплуатации действительно произойдет утечка масла?

Хитрят в автосалонах и с иммобилизаторами. Противоугонная система





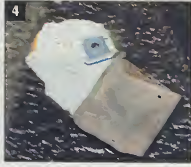
Доработанная стойка спасет лампу от контакта с аккумулятором.



Чтобы потушить свет под капотом, концевик пришлось нарастить.



Штатный звуковой сигнал легко доступен злоумышленнику.



«Надежное» пластизолевое покрытие.



Подкрылок. Защищает, но не все...



Клеевой шов усилили пистонами.



В заводской допуск влезет спичка.

АПС-4, которую устанавливает ВАЗ, должна быть активирована во время предпродажной подготовки. Как ни странно, за эту почетную обязанность всячески стараются взять дополнительную плату, а то и вовсе перекладывают ее на плечи будущего владельца. Хорошо еще, если не забудут отдать инструкцию по работе с иммобилизатором. Тогда есть шанс, изучив на досуге мудреный текст на восьми страницах, разобраться во всем самому. Нам инструкцию так и не дали. Как говорится: нет документа, нет проблем.

Ни в коем случае не поддавайтесь на настойчивые уговоры заменить АПС-4 более надежной или дешевой сигнализацией. В паре с иммобилизатором должна работать как раз современная модель с функцией программируемой задержки при постановке на охрану. Иначе имеющаяся у АПС-4 функция управления подсветкой салона (плавное гашение плафона через 20 секунд после закрытия двери) будет вызывать тревожное срабатывание дополнительной сигнализации. Все эти сведения и руководство пользователя мы «скачали» из Интернета. Для этого достаточно в какой-либо поисковой системе набрать волшебное слово «иммобилизатор».

Первая поездка оставила вполне приятные впечатления. Сохранив управляемость и динамические качества своих предшественников, ВАЗ-2115 с новым салоном гораздо комфортабельнее прежних «99-х». Даже торчащие кое-где головки саморезов не слишком портят нарядный вид «торпедо». Подтвердились и слухи о бесшумности модели. Весьма эффективна система вентиляции и отопления салона. На наш взгляд, может соперничать даже с хвалеными немецкими.

Добравшись до гаража, по старой привычке нырнули под автомобиль. Все на месте: крепеж протянут и, где положено, законтрен. Поправили только съехавший защитный чехол троса стояночного тормоза. Ради любопытства отвернули саморезы и сняли штатный передний подкрылок. Вылезла знакомая с детства болячка вазовской защиты кузова. Такой небрежной обработки днища на иномарках не увидишь. Подкрылок, формой похожий на крокодила, широкой мордой надежно закрывает брешь между бампером и аркой крыла, но, сильно сужаясь к хвосту, оставляет слишком большую поверхность незащищенной. Одновременно стал понятен способ крепления пластиковой боковой накладки кузова. Оказалось, используется комбинированный: пистоны в центре, по периметру – клеевой слой. К сожалению, качество последнего не на высоте. Если эксплуатировать автомобиль с такими щелями, через пару месяцев под накладкой скопится влажная грязь, а через две-три зимы жди сквозной коррозии!

ЦЕНЫ (ФЕВРАЛЬ 2002 г., МОСКВА) НА ЗАПЧАСТИ МОДЕЛЕЙ ВАЗ В НЕКОТОРЫХ МАГАЗИНАХ, руб.

	ВАЗ-2115	ВАЗ-21099	ВАЗ-2110
Панель приборов в сборе	13 400	4300	8250
Комбинация приборов	–	1300–1700	1400–2250
Капот	–	2140	4200
Крышка багажника	2200–2350	1000	1800
Бампер передний (неокрашенный)	1800	1500	2375
Бампер задний (неокрашенный)	2700	1500–1850	2200
Панель задка	320	215–300	330–510
Крыло переднее	600–1000	995	790–890
Крыло заднее	920	670–850	1190–1320
Дверь передняя	1330	1330	–
Дверь задняя	1290	1000–1335	2090–2600
Фара	960–980	650–730	1000–1140
Фонарь задний:			
наружный	550	280 (блок)	420–430
внутренний	300–340	280 (блок)	310–320
Указатели поворота передние	80–85	60	100–345
Карман обивки двери	75	45	70

ВАЗ-2115

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 5; снаряженная масса – 985 кг; полная масса – 1410 кг; грузоподъемность – 425 кг; максимальная скорость – 155 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 13 с; расход топлива при 90, 120 и ГЦ – 5,7; 7,8; 8,9 л/100 км; запас топлива – 42,5 л; топливо – бензин АИ–91–95; уровень шума в салоне – 74 дБ при скорости 100 км/ч. **РАЗМЕРЫ**, мм: длина – 4330; ширина – 1620; высота – 1420; база – 2460; колея спереди/сзади – 1410/1380; дорожный просвет – 165; объем багажного отделения – 427 дм³. **ДВИГАТЕЛЬ:** ВАЗ–2111 четырехцилиндровый, рядный, бензиновый, с впрыском топлива; рабочий объем – 1500 см³; диаметр цилиндра и ход поршня – 82х71 мм; степень сжатия – 9,8; мощность – 57,2 кВт/77,8 л. с. при 5400 об/мин; крутящий момент – 1200 Н·м при 2800 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на передние колеса; коробка передач – механическая пятиступенчатая; передаточные числа: I – 3,636; II – 1,95; III – 1,357; IV – 0,941; V – 0,784; з. х. – 3,5; главная передача – 3,706. **ПОДВЕСКА:** передняя – независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором поперечной устойчивости, задняя – на продольных рычагах, связанных поперечной балкой. **ТОРМОЗА:** с усилителем, передние – дисковые, задние – барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** реечное. **РАЗМЕР ШИН:** 165/70R13, 175/70R13.

ЧТО КУПИЛИ?

Признаемся, опасались, что покупка доставит более серьезные проблемы и даже морально к этому подготовились. С возникшими надеемся справиться без особого труда. Не привыкать! Доработаем, дооснастим, как положено, свою «снежную королеву» и прокатимся с ветерком. ЗР

/ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

На АвтоВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН – ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ДОВОДКИ ДВИГАТЕЛЕЙ; **АЛЬБЕРТ РАЦУХОВ** – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПЕРСПЕКТИВНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ; **АЛЕКСАНДР СТЕЦЮРА** – ДИРЕКТОР ЗАО «АВГУСТ-ЛАДА-СЕРВИС» (УСТАНОВКА КОНДИЦИОНЕРОВ); **ГЕННАДИЙ ТАРАНОВ** – ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ФИРМЫ «САТОЛ».



Как заменить ремень привода генератора на автомобиле ВАЗ-21113 с кондиционером?

В данной комплектации компрессор кондиционера устанавливают на месте генератора, а последний – еще выше. Генератор и кондиционер приводятся одним, более длинным ремнем, «обходящим» переднюю опору двигателя. Другого достаточно простого решения найти не удалось. Для замены ремня нужно открутить верхнюю гайку крепления передней опоры двигателя и приподнять его. Лучше эту работу поручить станции технического обслуживания.

Очень понравился пластиковый «обвес» (бамперы, накладки, подножки) полноприводного автомобиля ВАЗ-210834 «Тарзан». Нельзя ли использовать его на обычной «восьмерке»?

Увы, нет! Все эти элементы создавались как единая композиция и отдельное применение какого-то одного из них невозможно. А вся композиция «Самаре» просто не подойдет. Ведь у «Тарзана» колесная база отличается от «восьмерочной». Да и сами колеса и, соответственно, арки под них значительно больше.

Слышал о плосковершинном хонинговании при обработке поверхности цилиндров. Применимо ли оно для ремонта «классических» двигателей и как это отразится на их характеристиках?

Хонингование цилиндров – финишная технологическая операция обработки поверхности цилиндров мелкозернистыми абразивными брусками при сочетании вращательного и возвратно-поступательного движений. Проводится для вскрытия зерен графита в чугуне и формирования износостойкого микропрофиля, способного удерживать в своих впадинах моторное масло. Плосковершинное хонингование (далее ПВХ) – технология, позволяющая несколько сократить начальный этап приработки (обкатки) цилиндро-поршневой группы двигателя. Проще говоря, при ПВХ острые вершинки микропрофиля, образованного на поверхности стенок цилиндров хонинговкой, притупляются, что имитирует состояние микропрофиля обычной хонинговки после нескольких часов работы двигателя. Соответственно, в первые часы работы двигателя, прошедшего ПВХ, образуется меньше продуктов износа в сопряжениях деталей, что, в свою очередь, дополнительно снижает их износ.

Вместе с тем ПВХ – сложный процесс, требующий дорогостоящего оборудования. Поэтому, хотя он применим при ремонте любых двигателей, далеко не всегда оправдан из-за высокой стоимости.

Двигатель моего автомобиля ВАЗ-2106 после капремонта расходует слишком много масла. Можно ли расточить канавку маслосъемного кольца, с тем чтобы установить еще одно?

Вопрос как нельзя вовремя! Мы заканчиваем испытания опытных образцов поршней с двумя маслосъемными кольцами для полуторалитровых восьмиклапанных двигателей «десятого» семейства. Второе маслосъемное кольцо установлено в расточенную поршневую канавку нижнего компрессионного кольца, которое мы упразднили. Результаты просто ошеломляющие: расход моторного масла на угар снизился настолько, что решено довести усовершенствованные двигатели до серийного производства.

Попавшие в камеры сгорания пары моторного масла, подмешиваясь к топливовоздушной смеси, представляют собой самую низкооктановую составляющую. Значительное снижение угара масла существенно улучшило антидетонационные свойства двигателя, что позволило повысить углы опережения зажигания. В результате его максимальная мощность выросла на 6,4%, а расход топлива при больших нагрузках снизился на 9%. Чтобы не увеличить механические потери, тангенциальное усилие маслосъемных колец снизили до 2,2 кг.

Такие поршни предполагается применять в первую очередь на двигателях автомобилей под нормы токсичности Евро III и Евро IV, поскольку одновременно с уменьшением расхода масла на угар снижается и сырая эмиссия токсичных компонентов.

Можете смело ставить второе маслосъемное кольцо. Только имейте в виду, что не следует расширять прежнюю маслосъемную канавку – этим вы ослабите поршень. Под второе маслосъемное кольцо нужно расточить канавку нижнего компрессионного кольца.

Работу выполнять только 1 апреля.

На «Москвиче»:

АЛЕКСЕЙ ДЖИГУРДА – ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА ОАО «МОСКВИЧ» ПО АВТОМОБИЛЯМ

У моего «Святогора» с двигателем F3R задергалась стрелка спидометра. На СТО сказали – износ шестерен привода спидометра. Чем грозит окончательный выход шестерен из строя – датчик скорости электронной системы управления двигателем, который расположен на тросе, тоже перестанет работать? Что можно посоветовать в такой ситуации?

Как показывает практика, в подобных случаях чаще всего выходит из строя лишь ведомая шестерня привода спидометра. Чтобы устранить дефект, достаточно заменить ввернутый в картер коробки передач привод спидометра в сборе. Снимать и разбирать коробку для замены ведущей шестерни привода нерационально – скорее всего, она в удовлетворительном состоянии.

Следует иметь в виду, что часто ведомая и ведущие шестерни повреждаются в момент монтажа привода, попадая зуб на зуб и сминаясь при попытке с усилием завернуть до упора привод в картер.

Датчик скорости электронной системы управления двигателем позволяет ей вычислять, на какой передаче движется автомобиль, и, соответственно, гибко ограничивать максимальные обороты мотора. Это дает возможность динамично разгоняться на низших передачах («отсечка» срабатывает на 6000 об/мин), но исключает длительное движение с большой нагрузкой на высоких оборотах (на IV и V передачах ограничитель срабатывает при 5800 об/мин). Отказ привода спидометра не повлечет поломки двигателя, однако переведет систему его управления к работе по обходной программе и вызовет загорание лампы «Check engine» на панели приборов.

Штатные часы при включении фар останавливаются. При выключении – опять начинают ходить. Замена часов результата не дала. В чем дело?

Подобное случается, когда в колодке жгута проводов, подведенного к часам, по каким-то причинам оказались перепутаны местами клеммы «массы» и «плюса» цепи подсветки или же в колодке выключателя габаритных огней неправильно отведен провод питания часов (вместо постоянного «+» приходит сигнал от клеммы, на которую этот «+» попадет при включении габаритов). Обычно элементарная «прозвонка» электрических цепей питания часов позволяет быстро выявить и устранить причину неисправности.

Будут ли производить вездеходы «Иван Сусанин»?

Видимо, имеется в виду полноприводный «Иван Сусанин» с кузовом М-2141, о котором сообщалось несколько лет назад. Этот автомобиль сконструирован бывшим конструктором завода В. Грымовым на принадлежащей ему частной фирме, где рассчитывали делать вездеход в единичных экземплярах. Но шасси этого автомобиля имеет оригинальную конструкцию, построено на «немосквичовских» комплектующих (детали «Нивы» и ЛуАЗа), а это неминуемо вызывает проблемы как в плане сертификации, так и технологичности в условиях массового производства. По этим причинам машина не может рассматриваться даже как прототип полноприводного «Святогора». Сегодня завод уже располагает отработанной конструкцией полноприводного пикапа модели М-2344, а также седана М-2144. Хэтчбек «Святогор» 4х4 предполагалось освоить с новой многорычажной задней подвеской, однако последняя пока еще остается опытной разработкой.

В магазине появились задние тормозные барабаны из чугуна. Одобряет ли завод такую замену?

Да, такие барабаны прошли заводские и сертификационные испытания и допущены к применению на всех «москвичах» семейства 2141. Однако не рекомендуется устанавливать на одну ось тормозные барабаны различной конструкции (один – чугунный, другой – алюминиевый).

Мой «Москвич-2137» полностью прогнил. Производит ли завод такие кузова в запчасти или придется переоборудовать эту модель в М-2141?

Выпуск кузовов в запчасти к автомобилям АЗЛК-2140/2137 был прекращен заводом еще 13 лет назад, вскоре после того, как само семейство покинуло конвейер. Это позволило высвободить площади, необходимые для расширения производства новой модели – 2141. До последнего времени Ижевский завод выпускал автомобили высокоунифицированной с М-2140 конструкции. Поэтому АО «Москвич» не возражает против замены неремонтопригодных кузовов АЗЛК на кузова ИЖ – 412/2125. Переоборудование же заднеприводных автомобилей АЗЛК в М-2141, по причине существенного различия их конструкций, может классифицироваться как сборка из запчастей, легализация которой вне компетенции завода.



На «Ижмаше»

ВИКТОР ЧЕКУНОВ – ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ДОАО «ИЖМАШ-АВТО».

Помял обод колеса «Оды». Хочу заменить колесом от ВАЗ-2108...2110. Можно ли это сделать?

Автомобили ИЖ-2126 комплектуют колесами 5J-13, которые отличаются от колес ВАЗ-2108 «вылетом» диска относительно обода. Этот параметр, как известно, влияет на устойчивость и управляемость автомобиля. Так что практически установить колесо ВАЗ-2108 на автомобиль ИЖ-2126 можно, но в этом случае «Ижмаш-Авто» не будет нести ответственности за возможное ухудшение эксплуатационных характеристик автомобиля. Установка на ИЖ-2126 колес 5J-14 конструкторской документацией не предусмотрена.

Что предпринимает «Ижмаш» для перехода на более передовые двигатели, в частности – с системами впрыска топлива?

Планами ДОАО «Ижмаш-Авто» предусматривается оснащение автомобилей моторами с системами распределенного впрыска топлива (СРВТ). В настоящее время ведем работы с Уфимским моторостроительным заводом по двигателю рабочим объемом 1,8 л и применению на автомобилях марки «ИЖ» двигателей ВАЗ-2130-20 рабочим объемом 1,8 л. Кроме того, планируем оснастить такой системой мотор ВАЗ-2106 рабочим объемом 1,6 л. Начало выпуска автомобилей с такими двигателями намечаем на 2003 год с постепенным наращиванием программы их выпуска при одновременном уменьшении производства автомобилей с карбюраторными двигателями.

Как отличить коробки передач ВАЗ и Омского завода, которыми комплектуют «Оду»?

Коробки передач производства Омского завода и ВАЗ, применяемые на автомобилях ИЖ-2126 и их модификациях, отличаются внешним видом картеров, задних крышек. Картер коробки передач ВАЗ, кроме того, имеет снизу крышку, а в омской коробке ее нет. Следует помнить, что эти коробки невзаимозаменяемы.

РУБРИКУ ВЕДЕТ / БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ

Есть немало способов избавиться от воя **моторчика вентилятора в отопителе** (часть была описана в «За рулем»). Я применил довольно простой и эффективный. Разобрав и очистив ось моторчика и подшипники, вкладываю в эти узлы войлочные кольца-шайбы (см. рис.), которые пропитываю густым моторным маслом с добавлением графитового порошка. Уже два года моторчик не напоминает о себе.



Установка смазывающих колец на ось моторчика.

Р. АБДУЛЛИН, ТАТАРСТАН, С. БОГАТЫЕ САБЫЁ

В **КамАЗ-55111**, работающих в карьере, довольно быстро засоряется **воздушный фильтр**, установленный между кабиной и кузовом. Мы развернули корпус, направив заборник к кабине. На него надели армированный шланг подходящего диаметра и, пропустив между двигателем и кабиной, вывели к радиатору. Здесь забираемый воздух гораздо чище, а зимой к тому же более теплый, что благотворно сказалось на фильтре и работе двигателя.

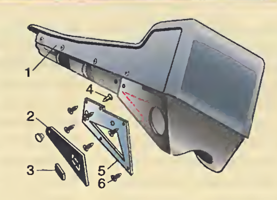
Б. ЧИРКАНОВ, АЛТАЙСКИЙ КРАЙ, ЗАРИНСК

В одном из старых номеров «За рулем» П. Лямкин из Новокузнецка предлагал **звуковой индикатор** для определения такта сжатия **в цилиндрах двигателя** при регулировке момента зажигания. Это – деревянная пробка со свистком на конце, вставляемая в свечное отверстие. Однако срабатывает он при сравнительно быстром вращении коленвала пусковой рукояткой, а если ее нет и вал провертывать медленно ключом или колесом, свисток молчит. Я заменил его резиновым воздушным шариком, который гораздо чувствительнее свистка и надувается при такте сжатия.


Индикатор давления в цилиндре.

В. КНЯЗЕВ, СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛ., П. ЗАЙКОВО

Чтобы улучшить **отопление салона в «Москвиче-2141»**, я переделал круглые отверстия воздухораспределителя (он расположен между передними сиденьями) в треугольные, как показано на рисунке. Накладка приклеена клеем «Момент» и прижата саморезами. На ней крепится задвижка с ручкой. Теперь, когда нет надобности подавать воздух в заднюю часть салона, закрываю отверстие задвижкой. Уже не первый год радуюсь результату.



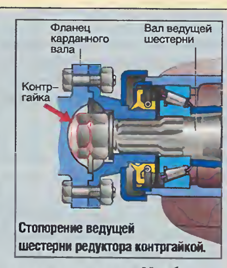
Переделка дефлектора: 1 – воздухораспределитель; 2 – задвижка; 3 – ручка; 4 – ось задвижки (заклепка); 5 – накладка; 6 – саморезы.

А. СИЛКИН, МОСКВА

Отвернуть **гайки крепления осей нижних рычагов в передней подвеске «жигулей»** совсем не просто – это знают многие. Обычно первая же попытка приводит к тому, что болт начинает вращаться в отверстиях балки. Между тем, пока ребра его головки еще не смяты, можно застопорить болт простым способом. Гаечным ключом поворачиваем его так, чтобы одна из четырех граней головки заняла горизонтальное положение. Между ней и балкой плотно вбиваем два-три кусочка ножовочного полотна длиной 40–60 мм и, смочив резьбу проникающей жидкостью, отвертываем гайку.

Ю. ОРЛОВ, С.-ПЕТЕРБУРГ

В некоторых **редукторах** заднего моста **«Жигулей»**, особенно после ремонта, ослабевает затяжка гайки, крепящей фланец на ведущей шестерне. При этом увеличивается зазор между зубьями шестерен главной пары, что вызывает стуки и повышенный износ деталей. В таких случаях, чтобы надежно застопорить гайку после регулировки подшипников шестерни, я наворачиваю контрящую гайку, как показано на рисунке. Для этого в основной штатной гайке отрезаю часть с пластмассовой вставкой, а от другой такой же (можно б/у) – резьбовую часть. Высота последней равна расстоянию между основной гайкой и фланцем карданного вала. Чтобы использовать максимально возможное количество ниток резьбы контргайки, сторону ее, обращенную к валу, можно скруглить по форме впадины во фланце кардана. После затяжки следует проверить отрегулированный момент вращения ведущей шестерни.



Стопорение ведущей шестерни редуктора контргайкой.

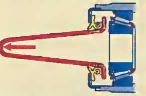
К. МАРКЕЛОВ, БУЗУЛУК

При **замене манжет в узлах автомобиля** многие извлекают старые сальники из гнезд с помощью отверток или другого инструмента. Если манжета сидит плотно, на это уходит много времени, к тому же можно повредить посадочную поверхность.

Я для этих целей пользуюсь простейшим съемником, показанным на рисунке. Чтобы изготовить его, нужна стальная проволока диаметром 5–6 мм, тиски, молоток и несколько минут времени.

Для извлечения сальника завожу лапки съемника внутрь (см. рис.) и ударяю изнутри по его изгибу монтажной лопаткой или тяжелым ключом. Таким же образом иногда можно вынуть подшипник из глухого гнезда.

Если лапки съемника в каких-то случаях выходят из подшипника, вставьте между ними подходящую распорку.


Извлечение сальника с помощью съемника.

Д. ЛЕБЕДЕВ, ПЕТРОЗАВОДСК

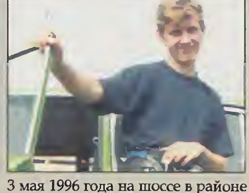
Владельцам **ВАЗ-2101, 2103, 2106** хорошо знакомы случаи **отказа электрооборудования** (в основном мощных потребителей) из-за нарушения контакта в гнезде предохранителя. При этом корпус блока предохранителей порой нагревается так сильно, что начинает плавиться – а тут уж недалеко до короткого замыкания и пожара. Для ВАЗ-2104, 2105, 2107 завод разработал монтажный блок нового образца, с ножевыми предохранителями (ЗР, 2001, № 11). Популярную «шестерку» заводчане вниманием обошли, но нужный блок в продаже есть – от ГАЗ-3110. Он подходит как по креплению, так и по числу предохранителей – их там 13: ровно столько задействовано в основном и дополнительном «жигулевских» блоках, поэтому «волговский» заменит их оба. При монтаже придется установить перемычки между входными клеммами (ориентируясь по «родному» блоку) и предохранители нужного номинала*. Теперь об отказах можно забыть, да и выглядит новый блок аккуратнее.



А. ГОРОХОВ, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ЛОБНЯ

** Монтаж блока ГАЗ-3110 на ВАЗ-2106 и ВАЗ-1111 будет описан в разделе «Своими силами» в одном из ближайших номеров журнала.*

ПРЕМИЯ 1500 РУБЛЕЙ ЗА ЛУЧШИЙ СОВЕТ БЫВАЛЫХ В ЭТОМ НОМЕРЕ ПРИСУЖДЕНА ЖИТЕЛЮ Г. ЛОБНЯ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ АНДРЕЮ ГОРОХОВУ. ВОТ ЧТО ОН РАССКАЗАЛ О СЕБЕ



Мне 25 лет, по профессии – инженер-энергетик, сейчас работаю с дизель-генераторами F. G. Wilson. Первым автомобилем, к которому «приложил руки», стал отцовский ВАЗ-2103. С тех пор это мой неразлучный спутник. Мы с ним почти ровесники, но я хорошо помню его появление. У моего деда в свое время был в личном пользовании грузовичок ЗИС. В 1980 году городские власти договорились с дедом, забрали у нас эту машину, а взамен мы вне очереди приобрели «трешку». ЗИС до сих пор стоит на постаменте в нашем городе. Жаль только, что не слили тогда воду из радиатора и блока, ведь до постамента он доехал сам.

В 16 лет я получил права «А», «В», «С» и в Ленинград поехал поступать учиться уже на машине. 3 мая 1996 года на шоссе в районе Валдая повстречался с лосем. Итог – кузов под замену. Через три недели моя «трешка» превратилась в «шестерку». Собирал я ее своими руками и не хочу с ней расставаться.

С журналом «За рулем» знаком с малых лет. Тогда я еще не умел читать, а лишь рассматривал картинки. Сейчас, конечно, знакомлюсь с ним более основательно, и каждый раз нахожу немало интересного.

/НАМ ПИШУТ!



ПРЕДСТАВЛЯЕМ РЕДКИЙ «МОСКВИЧ», РАССКАЗЫВАЕМ ПРО ГРУЗОВИКИ, ПРЕДЛАГАЕМ СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ ТИРАЖА – ВСЕ ЭТО В ОЧЕРЕДНОЙ ПОЧТЕ РЕДАКЦИИ.

Еду около часу ночи. Останавливает гаишник, долго и внимательно смотрит на меня, после чего просит выйти из машины. Выхожу. А он задает блестящий вопрос:

– У вас что-то случилось?

Я пытаюсь вникнуть в суть, но не могу. Тогда дается поясняющий вопрос:

– А почему вы пристегнуты?

Я вот теперь думаю: может быть, чтобы гаишников не пугать, отстегиваться, когда к ним подъезжаешь?

ЕВГЕНИЙ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.

Журнал выходит многотысячным тиражом, но его можно увеличить. Чтобы реально стимулировать подписываться тех, кто еще этого не сделал, предлагаю: каждому подписчику бесплатно давать в приложение сборник «1500 анекдотов и 500 карикатур». Материал для сборника мной полностью подготовлен – согласен на ваши условия. С уважением,

Г. КОЗАК,
ЩЕЛКОВО-9 МОСКОВСКОЙ ОБЛ.

Меня зовут Паша, мне 17 лет. Живу в Алапаевске – это в Свердловской области. Учусь на автомеханика на третьем курсе нашего алапаевского профессионального лицея. В первый же день нам мастер сказал: «Чтобы все знать об автомобилях, читайте «За рулем». С тех пор у меня есть все журналы и даже один автокаталог.

А вчера катался на мотоцикле «Урал» и чуть не отморозил себе все, что можно отморозить. Подумал, как бы классно сейчас прокатиться на машине – тепло, ничего не мерзнет, с музыкой. Ну да ладно. А еще у вас тут один герой из Кемерова правильно сказал: «Надо кроссворд». Я его поддерживаю – будет, чем заняться на досуге. И не забудьте мне ответить.

ГЛУХИХ П., АЛАПАЕВСК
СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛ.

Более 20 лет выписываю ваш журнал. Вы очень много пишете о легковых иномарках – зачем? Богатые вряд ли вас читают. Я шесть лет работаю дальнобойщиком на «Газели» – автомобиль постоянно ломается. Когда же ГАЗ существенно его улучшит? Очень хотелось бы читать о среднетоннажных грузовиках (МАН, ДАФ, «Вольво») – их сейчас все больше на дорогах. Как водитель скажу, что мне не нужен ни «Бычок», ни «Валдай» – это какое-то убожество. С уважением,

ИВАНОВ В., САРАТОВ.

Выбирая между «копейкой» и «Москвичом-411», я выбрал последний вариант. Универсал, полный привод, зависимая подвеска переднего и заднего мостов на рессорах, отсутствие шаровых опор и сайлент-блоков…

Прежний хозяин предупредил: «Идет колом!» Действительно: прет, как танк, а затем толчок – и снова не шевелится. А клиренс такой, что хоть подножку приваривай, как на грузовиках. Однако понравилось – ударили по рукам. С тех пор прошло более четырех лет…

Скажу одно – рабочая лошадка на все случаи жизни. Пользуется повышенным вниманием у всех водителей, особенно пожилого возраста. На просьбы продать отвечаю отказом, потому что реальной замены не вижу. Двигатель – от «408-го», коробка – от «412-го» – оригинальные только раздаточная коробка и передний мост с так называемыми вечными ШРУСами. В общем, проблем нет. Радует безотказностью, прочностью и удобством. Очень уютная – после поездки вылезать не хочется. Возможно, на той же «копейке» я ездил бы быстрее и комфортабельнее, но куб вагонки на ней не увезти, тем более по ухабам и ямам. Впрочем, сейчас дороги стали получше, поэтому езжу с отключенным передним мостом. Вот такой замечательный автомобиль, которому уже 42-й год!

С уважением,

ВЛАДИМИР АНФИМОВ, КАДНИКОВ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛ.

У нас с вами одинаковые интересы – я тоже хочу, чтобы наш транспорт был лучший в мире, и не только транспорт, а «дороги, милиция, люди». Трудиться начал в 1978 году на ЗИЛ-157, поэтому радикулит заработал в 18 лет. После армии мечтал о «130-м», но мечта воплотилась в виде рамы от ММЗ-554. Собрал с нуля. В гараже заметили – дали новый бензовоз ГАЗ-53. Затем жизнь поменялась – появились свои автомобили. Всегда считал ЗИЛ хорошей машиной, поэтому при первой возможности купил двух новых «бычков» – радовался, как ребенок. Но недолго… Все эти прелести не хотят работать – я уже не говорю о том, если «Бычка» перегрузить. А ведь мы на ММЗ-554 возили по восемь тонн свеклы по грязи и бездорожью – с «Бычком» такой номер не пройдет.

При родном тоннаже постоянно срезает шпильки полуосей и шпильки колес. Задние тормоза – шедевр. У нас на одном ЗИЛе стоит ручник механический, на другом – энергоаккумулятор, но ни то, ни другое не работает. А на радиаторе каждые 5000 км обязательно что-нибудь рвется. Какой-то умник прицепил бачок гидроусилителя к радиаторной рамке – убрали, стал рваться реже. Двери у кабины удобные, только через три года эксплуатации в пургу по кабине летает снег. Задний мост развалился на пятой тысяче. Сцепление слабое. А последняя капля – это проводка. Впечатление, что инженеры получают зарплату пропорционально километрам проводов, которыми они опутали машину. А сборку этой электроники осуществляют мальчики на уроках труда в школе для умственно отсталых.

Впрочем, на заводе, да и в редакции все это знают лучше меня. Все равно надеюсь, что наш ЗИЛ когда-нибудь станет лучшим в мире. Если хватит сил и средств, опять куплю этого «Телка».

ПАШКОВ А.,
П. НОВОНИКОЛАЕВСКИЙ
ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛ.

С ПИСЬМАМИ ВНИМАТЕЛЬНО ЗНАКОМИЛСЯ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ТРУДОВОЙ ДЕСАНТ

КАК ТРУДЯТСЯ В РЕДАКЦИИ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ АВТОМОБИЛИ



ПОТОМОК ИТАЛЬЯНЦЕВ



МОДЕЛЬ / **ВАЗ-21043**
ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АВТОВАЗ**
ГОД ВЫПУСКА / **2001**
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» / **С ДЕКАБРЯ 2001**
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **13 ТЫС. КМ**

ТЕКСТ / ВИТАЛИЙ УРЮКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

«Четверка» – истинный универсал: по всем основным параметрам почти седан, но если надо, груза увезет намного больше. За компромисс, хоть и удачный, приходится платить.

Полка, закрывающая от нескромных взглядов содержимое багажника, – это хорошо. А что стучит – полбеды. Но очень уж она нескладная, и в переносном, и в прямом смысле. Куда ее девать при разложенных сиденьях? Поставить за спинками передних – не будет обзора через зеркало в салоне. Можно положить сверху на груз, под крышу. Но тормознешь, не ровен час, порезче – соскользнет и огреет водителя по затылку. И подголовник не спасет. Проще оставить громадину в гараже. Пустячок, но неприятно.

А под полкой из обивки боковины справа торчит горловина бачка омывателя заднего стекла. Сама емкость спрятана, уровня жидкости не видно. Приходится наливать «по булькам» или через край – пока лишнее не окажется на коврике багажника. Стереть с него пролитое ничего не стоит – он гладкий и скользкий, поэтому двигать по нему груз легко. Но отдельные вещи (портфель, сумка с инструментом или ящик) на ходу мечутся по багажному отсеку из угла в угол – зацепиться им не за что.

Карманы, сетка или кольца для крепления багажа не предусмотрены. Сунуть мелочевку в нишу с запаской тоже не получится – тесно в ней. Да и достать при случае запасное колесо – целый аттракцион. Ведь, не выгрузив поклажу, колесо не заменишь.

Неудачно расположен замок пятой двери. Стоит он снизу, в грязном месте, да еще с наклоном внутрь. Если что в него попало, само наружу не вытечет. Народное средство защиты – самодельный фартук из куска камеры. К сожалению, воспользоваться им мы не успели. Наш заклинил почти сразу после покупки машины.

Странно ведет себя задний «дворник». После совместной работы с омывателем он останавливается где попало. Чтобы щетка не маячила в зеркале, приходится ловить ее в крайнем положении, отвлекаясь от дороги. На этом специфические неудобства заканчиваются. Зато появляются другие – общежигулевские. У почти новой машины изо всех щелей лезет ржавчина. Пятна появились у задних стоек кузова, под декоративными накладками уплотнителей опускных стекол и даже на крыше! Это уже не дефект, а диагноз, если не приговор.



ВАЗ-2104 не разгрузишь – не достанешь.



Бачок омывателя наполняем «по булькам».



Самодельный чехол спасает замок от грязи.



Не прошло и года, а ржавчина тут как тут.

Подгорели контакты прерывателя. Рановато! Раньше, когда их делали не из чего попало, они служили куда дольше.

Замучил натяжитель цепи: его цапфа никак не хотела надежно удерживать шток, оттого цепь приходилось подтягивать чуть не ежедневно. На пробу поставили гидравлический: с тех пор от привода ни слуху ни духу. Надеемся, навсегда.

БОЛЬШАЯ «ВОЛГА»



МОДЕЛЬ / ГАЗ-310221
ИЗГОТОВИТЕЛЬ / ГАЗ
ГОД ВЫПУСКА / 2000
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» / С НОЯБРЯ 2000
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / 40 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / ЗР, 2001, № 4

Народу в нее входит много, целых семь человек. Но комфортно им только на передних сиденьях. Второй ряд – скромная лавочка с раздельной спинкой. Третий – «тещино место» в самой корме. Сидеть можно, но не очень долго, иначе не разогнешься.


Дачнику на заметку.


Для запаски предусмотрен отдельный вход.

Зато для груза – раздолье. При сложенных спинках в универсал можно запихнуть пару холодильников или кухонный гарнитур. Недаром в прошлые времена таксисты звали его «сараем». Другие достоинства – ровный пол при любом варианте раскладки сидений, щитки для защиты спины водителя и пассажира от толчков при смещении груза, удобно расположенная запаска. Отдельный «вход» позволяет извлечь ее из недр кузова, не разгружая салон.

«Наша» работает исключительно грузовиком – возит книги и журналы. Чтобы не порвать ненароком упаковку, прикрутили к полу лист оргалита.

А вот с отоплением возиться не стали. Спереди довольно тепло, а колотун в грузовом отсеке на сохранность товара не влияет. Лишь однажды заменили прохудившийся штатный кран «печки» на надежный «восьмерочный».

В остальном наш «газон» – та же «Волга». С непомерным аппетитом (по 17 л бензина и стакану масла на каждую городскую «сотню») и посредственным качеством изготовления. Наиболее запомнились пропадание искры вследствие отказа замка зажигания, езда без сцепления из-за порванной манжеты рабочего цилиндра, капризы датчика-распределителя зажигания да выкипевший насмерть аккумулятор. Это в прошлом. На подходе – ремонт врущего вольтметра, работающего с перерывами манометра, отказавшего тахометра и водяного насоса. Остальные недостатки – из разряда конструктивных особенностей и поэтому устранению не подлежат. К ним относятся вибрация руля, рычага коробки передач, крышки «бардачка» и потеющие стекла фар. Миримся – где еще найдешь подходящего работника за эти деньги?

С ПАССАЖИРСКИМ АКЦЕНТОМ



МОДЕЛЬ / **ВАЗ-2111**
ИЗГОТОВИТЕЛЬ / **АВТОВАЗ**
ГОД ВЫПУСКА / **1999**
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» / **С ЛЕТА 2000**
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА / **52 ТЫС. КМ**
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ / **ЗР, 2000, № 8**

«Одиннадцатая», в отличие от «Волги», прежде всего пассажирский автомобиль. Удобные сиденья (включая задний диван), хорошая звукоизоляция. Далекий от техники попутчик о грузовых возможностях машины даже не догадывается! А они есть, и немалые. Стоит снять полку (кстати, не столь громоздкую, как у «четверки») и сложить целиком или по частям заднее сиденье, как взору откроется внушительное багажное отделение. Его низкий пол покрыт ковром, а для мелкого скарба по бокам предусмотрены вместительные ниши. Кому мало – к крыше приделаны «лыжи» для багажника. Правда, поперечины – «палки» к ним почему-то не прилагаются. Загружать машину удобно – широкий проем простирается от самой крыши до уровня бампера, даже чуть ниже. Порадовал надежный уплотнитель пятой двери – ни пыль, ни влага внутрь не попадают. Подвеска легко держит дополнительный (в сравнении с седаном) вес. Говорят, у некоторых задние пружины были слабоваты, но нам такие не встретились.


Старая проблема в новой машине.


Спинка в «одиннадцатой» складывается по частям.

Обзор назад нареканий не вызывает. Стеклоочиститель с большим ходом щетки (180°) рисует на стекле внушительный полукруг. Устройство это весьма полезно. Несмотря на аэродинамический козырек на крыше, маломальская грязь непременно оседает на стекле, делая его непрозрачным. От нее же страдает замок. Единственное спасение – проникающая смазка. Заодно, в профилактических целях, регулярно смазываем его сложный многорычажный привод.

Для путешественника этот универсал – дом на колесах. С кладовой и гостиной. Но без спальни. Разложить диван и лечь сзади мешает туристское снаряжение (куда ж без него в путешествии?). Вдобавок пятую дверь изнутри не закрыть – не за что уцепиться. Спереди можно устроиться на ночлег только полусидя – при опускании спинки рано упираются в подушку заднего сиденья. Иных претензий (если не считать чудом растаявшую на солнцепеке полку) к универсальной части нет.

Все остальные болячки отпрыск «десятого» семейства получил по наследству. Тут и негодный вал в коробке передач, и три (!) сгоревших стартера, и плавающие «холостые». В общем, все как у людей.

Как видите, профессиональных заболеваний у машин немного. Зато возможностей… Недаром владельцы почти никогда не меняют универсалы на седаны. А может, просто привыкают? ЗР

«ТОЙОТА-ПРЕВИЯ»



МОДЕЛЬ /	«ТОЙОТА-ПРЕВИЯ»
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	«ТОЙОТА МОТОР»
ГОД ВЫПУСКА /	1993
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С ОКТЯБРЯ 2001
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	115 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2002, № 1

ТЕКСТ / АНДРЕЙ КОЧЕТОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР ПОЛУНИН

Нынешняя зима показала: в выборе «хозяюшки» для российских погодных условий и разбитых дорог мы не ошиблись. На ней приятно ездить каждый день, не думая о пуске в морозы, лопате в снегопад и борьбе с машиной в гололед. Даже с тракта съехать не страшно. Не вездеход, конечно, но не очень разбитый проселок осилит.

Нашей «Превии» приходится быть то автобусом, то грузовиком, то буксировщиком. С этими обязанностями машина прекрасно справляется. Семь человек в ней располагаются вполне комфортно. А если необходимо, скажем, перевезти два комплекта колес размерностью 14–15 дюймов, они легко уместятся в багажнике за третьим рядом сидений, не стесняя пассажиров. Когда груз крупногабаритный, задний ряд можно поднять к боковинам кузова или, открутив всего четыре болта, вообще избавиться от него. По крайней мере, стандартный письменный стол помещается в салон при сложенных задних креслах и развернутых против хода сиденьях второго ряда.

Довелось «хозяюшке» и буксировать редакционные машины на немалые расстояния: относительно легкий ВАЗ-2112 и тяжелый «КИА-Спортидж». При этом не показалось, что «Превию» заставили выполнять непосильную работу. А ведь тянуть «спортсмена» пришлось почти пятьдесят верст!

Однако не все так радужно. В сильные морозы прогретый было двигатель начинает «мерзнуть» в пробках и при движении на больших скоростях – стрелка температуры сползает на пару миллиметров вниз. Наиболее эффективно побороть недогрев можно, закрыв радиатор картонкой. Другая особенность, характерная для многих шестнадцатиклапанников в морозы, – после холодного пуска двигатель достигает рабочей температуры только на ходу. И хотя чуть теплый воздух из дефлекторов минут через пять после поворота ключа зажигания начинает топить лед на стеклах, салон прогревается вместе с двигателем лишь в движении. Причем довольно быстро и равномерно. При таких же погодных условиях пассажирский отсек «Соболя» теплом не баловал. А пассажиры второго ряда, даже при дополнительной «печке», слегка завидовали сидящим рядом с водителем.

В оттепели порадовало надежностью электрооборудование. Катушка зажигания и высоковольтные провода находятся под полом и доступны брызгам с дороги. Но сбоев из-за повышенной влажности или попадания воды не было.

Теперь о затратах. В прошлом отчете мы указали – купленная машина была приведена в исправное состояние. Не трогали лишь скончавшийся кондиционер. За отчетный период и его вернули к жизни. Обошлось это, правда, совсем не дешево: двадцать восемь тысяч рублей! Время и две соленые зимы не пощадили конденсор и трубопроводы – их пришлось заменить. Уцелели компрессор, оба испарителя (система кондиционирования на «Превии» двухконтурная) и система управления. Не слишком ли мы расточительны? Оказывается, нет. Если на вашем автомобиле зимой отказал кондиционер, не затягивайте с его ремонтом до лета. Если не восстановить вовремя герметичность системы, через несколько месяцев может выйти из строя компрессор, и тогда ремонт окажется непомерно дорог для владельца пожилой машины.

При пробеге 112 000 км на приборной панели загорелась надпись Change oil (сменить масло) – напоминание забывчивому хозяину. Осмотр в редакционном техцентре показал, что, помимо плановой замены масла и фильтра в двигателе, пришло время установить новые передние колодки. Других работ не требовали ни указания инструкции, ни состояние автомобиля. Токсичность выхлопа уложилась в норму, шаровые опоры, рулевые тяги, шарниры равных угловых скоростей, карданные шарниры, амортизаторы, электрооборудование – в удовлетворительном состоянии. Беспокойство вызвала лишь система выпуска. Хотя она пока цела, сильфон, без которого не обходится, наверное, ни один японский автомобиль, уже лишился





В пути можно общаться, глядя в глаза собеседнику – сиденья второго ряда разворачиваются.

защитной сетки. Не за горами его замена, но до следующего ТО наверняка дотянет.

Появление «Превии» в редакции, да еще в качестве «хозяюшки», вызвало противоречивые суждения о целесообразности ее приобретения. Многие сомневались в том, что это экстравагантное на вид, плюшевое внутри четырехколесное чудо, купленное с рук за 8000 долларов, пригодно для перевозки грузов и сможет ездить, не требуя постоянных дорогостоящих ремонтов. А машина отъездила зиму без каких-либо технических проблем, более того, приятно удивила удобством, легкостью управления и ходовыми качествами. Одно, к сожалению, бесспорно: такой автомобиль требует немалых финансовых вложений. Изначально производители адресовали ее далеко не бедным людям. По три-четыре тысячи рублей ежемесячно вылетает только на бензин. Да прибавьте сюда затраты на расходные материалы для каждого ТО... а если и работы оплатить? Так что получать от «Превии» удовольствие можно, если зарабатывать... несколько больше среднестатистического россиянина. ЗР

ЗАТРАТЫ НА РЕМОНТ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Запасные части, работы (пробег 101 000–115 000 км)	Цена, руб. ($)
Ремонт кондиционера	28 557 (906,6)
Масло моторное	1560 (51,1)
Фильтр масляный	350 (11,5)
Колодки тормозные передние	1469 (46,3)
Резинки стеклоочистителей	280 (8,9)
Всего	32 216 (1024,4)





РУКАМИ НЕ ТРОГАТЬ /СБОРНАЯ КОМАНДА

«НИССАН-АЛМЕРА» – АППАРАТ НАДЕЖНЫЙ

ТЕКСТ / АРКАДИЙ КОЗЛОВ

«Алмера» модификации N15 комплектуется 1,4- и 1,6-литровыми бензиновыми двигателями или дизелем. Последний в России можно считать экзотикой. Большинство машин с мотором 1,6 л куплены новыми в России, а с 1,4 – ввезены из Германии. Последние надо иметь в виду тем, кто присматривается к подержанной «Алмере» – как правило, из ФРГ они приходят после предпродажной подготовки в идеальном состоянии. Даже от подержанного автомобиля серьезных неисправностей ожидать не стоит – испортить настроение он способен лишь мелочами.

Двигатель служит верой-правдой годами. На второй сотне тысяч может начать подтекать датчик давления масла. Заменить его вполне по силам самому. Лямбда-зонд живуч на удивление, его выход из строя – редкое исключение. Катализатор, размещенный в отдельном корпусе, надежен. Убить его может разве что этилированный бензин. Форсунки просят чистки каждые 50 тыс. км, но случается, закапризничают и раньше. Такое бывает, как правило, после экспериментов с различными присадками к бензину. Вся смытая ими грязь и отложения из бака прямиком оседают на форсунках. Свечи отработают 80 тыс. км, если не попадется «левый» бензин. Мастера рекомендуют оригинальные, NGK, по 14 долларов за комплект – с ними надежней. Зубчатого ремня нет – ГРМ приводится парой двухрядных цепей. Заменять их не приходилось ни разу.

Трансмиссия «Алмеры» с достоинством выносит все прелести российских дорог. Пыльники ШРУСов растрескиваются от времени обычно к 100 тыс. км. Сам узел неприхотлив и надежен. Приходилось менять рваные в клочья пыльники, и ШРУС при этом, естественно, проверялся. Единственное, что он требовал – промывки и смазки. К коробке передач претензий не возникает. Сцепление придется менять тысяч этак через двести, не раньше.

Подвеска качеством под стать автомобилю. Стойки «Кайяба» кажутся вечными, если не угробить их в колодце. Слабое место – пыльники задних стоек. Вовремя не заменишь порванную деталь – стойка выйдет из строя. Проверять пыльник надо каждый раз, как только машина оказывается на подъемнике. От старения резина теряет свои свойства и разрушается шарнир, через который стойка стабилизатора поперечной устойчивости крепится к самому стабилизатору. Деталь недорогая, и заменить ее своими силами без проблем, была бы яма или подъемник.

Рулевое управление страдает одной болезнью. Бывает, подтекают соединения трубки – радиатора и шлангов гидроусилителя руля. Виноваты тут фирменные проволочные двухрядные хомуты. Они легко перерезают уже задубевшую резину. Течь обычно удается устранить заменой хомутов на плоские, которые ставят чуть в стороне. Если не поможет – придется менять шланг. Расположен он хитро, под проводами, а потому придется попотеть. Прокачивать систему ГУР после такой замены не надо. Достаточно залить жидкость (лучше новую), покачать рулем – и все.

Тормоза страдают чаще всего от небрежного обслуживания – при замене колодок нередко рвут пыльники. Чтобы механизм работал без сбоев, необходимо тщательно очищать гнезда под колодки. Обязательно следует смазывать направляющие, иначе их будет прихватывать от грязи, эффективность торможения уменьшится, педаль станет жесткой. Задние колодки служат долго, а при разборке ничего не «закисает» и не прикипает по неясным для нашего автопрома причинам.

Электрооборудование подтверждает старое правило: не мешай аппарату работать. Так, причина выхода из строя контроллера всегда одна: вмешательство в штатную работу электрических цепей. Чаще всего виновата неграмотно установленная сигнализация. У стартера к двумстам тысячам километров (а то и больше) изнашиваются зубья обгонной муфты (бендикса). Генератор в том же возрасте попросит заменить щетки. Частенько к пробегу 150 тыс. км разбиваются оси «дворников». Это легко проверить, если удастся найти рукой люфт оси. Тянуть с заменой осей не стоит, иначе могут износиться пластиковые втулки тяг и придется менять трапецию в сборе. Остальные заботы ограничиваются разве что заменой перегоревших лампочек.

Кузов «Алмеры» прочен и требует единственного вида обслуживания – мойки. Стандартная процедура обработки антикорами и установки локеров не нужна: металл не ржавеет даже в тех местах, где сколота краска. К 200 тыс. км появляется выработка петель водительской двери. Петля меняется только целиком.

Короткий список слабых мест на этом заканчивается. «Алмера», как вышколенная собака, не требует к себе особого внимания, всегда послушна и преданна. Ей бы бензин приличный да своевременное ТО – и долгая жизнь обеспечена.

Водители единогласно отмечают: «Алмера» дарит ощущение абсолютной надежности, а от езды получаешь лишь удовольствие. Двигатель работает мягко и бесшумно. Отменная шумоизоляция не дает его расслышать. Руль достаточно «острый», гидроусилитель с хорошей обратной связью. Машину не назовешь особо мягкой: на неровностях трясет сильнее, чем хотелось бы, зато устойчивость, даже в крутых поворотах, отменная. Тормоза кажутся чересчур чувствительными: стоит коснуться педали, и машина готова встать как вкопанная. Впрочем, и остальные педали не жестче, так и тянет ездить босиком. Тем более, зимой в салоне тепло – отопитель никогда не пускают на полную мощность. А в двух словах о машине можно сказать так: «Алмера» состоит из сотен приятных мелочей. Именно таким и должен быть по-настоящему хорошо сделанный автомобиль. ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ФИРМУ MAJOR AUTO ЗА КОНСУЛЬТАЦИЮ.

«ЖИГУЛИ» + «САМАРА» = ТЕПЛО И СУХО 224

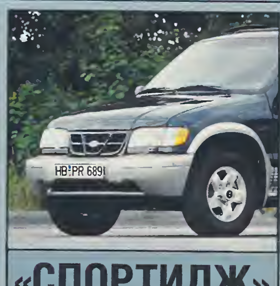
Своими силами

№4 АПРЕЛЬ 2002

ТЕМПЕРАТУРА «ВОЛГИ» ПОД ОСОБЫМ ПРИСМОТРОМ 219

ПРОТРИ ГЛАЗА
СТАВИМ «ДВОРНИКИ» НА ФАРЫ 227

НИЗЛАГАЕМ
«ТОРПЕДО» ВАЗ-2115 217



«СПОРТИДЖ» НЕ СЛОЖНЕЕ «НИВЫ» 230



СЕРГЕЙ СТЕРЛИН: ЛЮБЛЮ ДИЗЕЛЬ! 226

СЕРВИС: ПОЖАЛУЙТЕ НА СХОД-РАЗВАЛ 232



СНИМАЕМ «ТОРПЕДО»

ВАЗ-2115


Отвертки крестообразная и шлицевая, головки «на 8» и 21, ключ «на 13».

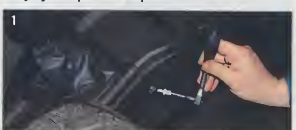

Зубило, молоток, пассатижи.


Время работы – 2 часа.

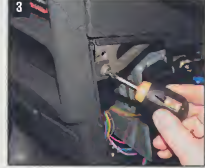
ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Полностью снимают панель приборов («торпедо») ВАЗ–2115 обычно в двух случаях: при ремонте отопителя или установке дополнительной шумоизоляции. В силу конструктивных особенностей панели **1** (см. рис.) работу можно условно разделить на два основных этапа. Первый – демонтаж щитка панели приборов **8** – не требует высокой квалификации. При необходимости операцию можно повторять многократно, поскольку она обеспечивает доступ почти ко всем приборам и принадлежностям панели. Второй этап – демонтаж самой панели приборов **1** в сборе с накладкой **2**. Сразу предупредим: правильно установить на место демонтированную панель **1** не удастся, не сняв ветровое стекло. Поэтому здесь нужен мастер высокой квалификации. Еще одно важное замечание: снять накладку панели приборов **2** можно только с полностью демонтированного «торпедо».

Кто предупрежден, тот вооружен. Вас не оставило желание самостоятельно выполнить работу? Тогда начинаем традиционно – с отсоединения «минусового» провода от аккумуляторной батареи.


Головкой «на 8» вывинчиваем два самореза крепления правого и левого экранов консоли крепления поперечины к днищу.


Отвернув четыре самореза правого экрана консоли и два – левого, освобождаем их нижние края от зацепления со скобками на полу кузова и снимаем их.


Отвертываем два самореза, которые крепят щиток панели приборов к центральному металлическому кронштейну.

Потянув на себя, снимаем ручку переключателя вентилятора и три рукоятки управления заслонками отопителя.


Поддев, снимаем расположенную правее клавишных выключателей декоративную заглушку на щитке панели приборов и отвертываем находящийся под ней саморез.

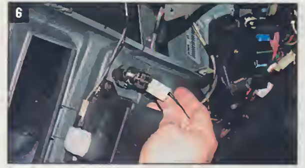
Отвертываем четыре самореза щитка (по два сверху и снизу) возле комбинации приборов.

Отжав вниз пластину для гашения сигарет, вынимаем из гнезда пепельницу. Вынимаем из гнезда прикуриватель.


Поддев, снимаем заглушку гнезда диагностической колодки.

Крестообразной отверткой вывинчиваем два самореза ее крепления к щитку панели приборов. Отведя вниз рукоятку регулировки рулевой колонки, устанавливаем последнюю в нижнее положение.

Это позволяет потянуть на себя щиток приборов, с тыльной стороны вытолкнуть клавишные выключатели и отсоединить их от разъемов. Затем отсоединяем разъем блока бортовой системы контроля и, нажав с тыльной стороны, выталкиваем гнездо для радиоаппаратуры.



Отсоединив разъемы прикуривателя и освещения гнезда пепельницы, снимаем щиток.

Отвертываем два винта крепления комбинации приборов – справа и слева.



С тыльной стороны отсоединяем белый и красный разъемы от комбинации приборов и снимаем ее.

А теперь – о демонтаже самой панели. Начать его лучше всего с рулевой колонки.

Отвернув три самореза и три винта крепления нижней половины облицовочного кожуха рулевого вала, снимаем ее.



Отсоединив разъем от выключателя аварийной сигнализации, снимаем верхнюю половину облицовочного кожуха.

Надавив на защелки левого и правого переключателей, вынимаем их из соединителя, отключаем разъемы, затем разъемы проводов выключателя звукового сигнала и замка зажигания.



Ключом «на 13» отвертываем стяжной болт нижнего фланца соединительной муфты вала рулевого управления...

...затем две гайки по сторонам рулевой колонки.



Зубилом страгиваем два болта крепления по бокам рулевой колонки. Отвертываем их пассатижами.Снимаем рулевую колонку в сборе.



Отогнув отверткой фиксаторы, отсоединяем зеленый и черный разъемы датчика-сигнализатора иммобилизатора.

Потянув на себя, снимаем ручки гидрокорректора фар и выключателя освещения приборов и, поддев отверткой, снимаем накладку под ними.



Отвертываем саморез крепления световода гидрокорректора фар.

Головкой «на 21» отвертываем гайки крепления гидрокорректора фар и выключателя освещения приборов.



Отвертываем два самореза крепления центрального металлического кронштейна к панели приборов.



Поддев, вынимаем промежуточный корпус отопителя.



Отвертываем два самореза крепления центрального металлического кронштейна к правой поперечине.

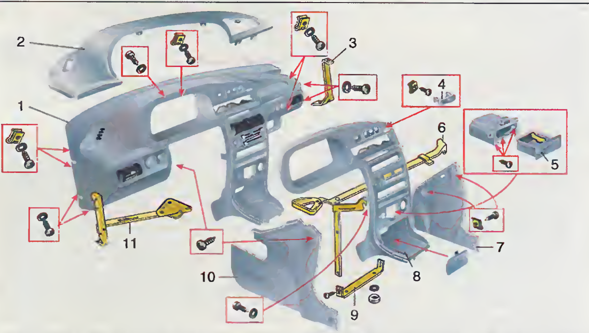


Головкой «на 8» вывинчиваем два самореза крепления центрального металлического кронштейна к полу кузова.

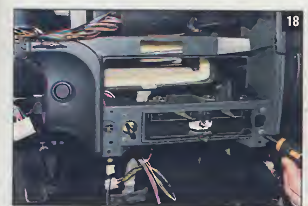
Отсоединяем разъемы проводов зажигания и освещения.



Отводим в сторону центральный металлический кронштейн в сборе с закрепленными на нем блоком управления, реле и предохранителями.



Панель приборов и ее принадлежности: 1 - панель приборов; 2 - накладка панели приборов; 3 - кронштейн; 4 - заглушка; 5 - пепельница; 6, 11 - поперечины; 7, 10 - экраны консоли; 8 - щиток панели приборов; 9 - центральный кронштейн.



Отвинчиваем четыре самореза, крепящие корпус рычагов управления отопителем, и отводим его вниз.



Отвинчиваем саморез крепления левого торсиона к панели приборов.



Отводим вниз со шпилек левую и правую поперечины.



Вывинчиваем два нижних самореза, расположенных по концам панели приборов...



...и два верхних.

Отведя панель приборов на себя, снимаем разъемы проводов гнезда переносной лампы и освещения перчаточного ящика.

Вынимаем панель приборов в сборе через пассажирскую дверь салона.

Чтобы установить на место панель приборов, нужно снять ветровое стекло, иначе не удается без повреждений завести верхний край панели в пространство между держателями и резиновым уплотнителем стекла.



ОХЛАДИМ – И НЕТ «УДАРА»

ПОДКЛЮЧАЕМ ВЕНТИЛЯТОР ВПРЫСКОВОЙ «ВОЛГИ» ЧЕРЕЗ КОНТРОЛЛЕР

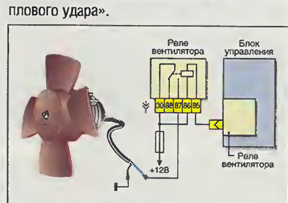
ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН

Включение электровентилятора охлаждения «406-го» мотора можно поручить системе управления двигателем. В самом деле, «мозги» мотора – компьютер с большим потенциалом, к которому уже протянут провод от датчика температуры, установленного на термостате. Так почему бы не воспользоваться его сигналом, чтобы включать электровентилятор? Но вначале разберемся, стоит ли «городить огород» – может, штатная схема не хуже предлагаемой?

Начнем с последствий таких нередких неисправностей, как окисление контактов и обрывы проводов. В штатном варианте контакты датчика нормально разомкнутые, поэтому нарушение электрической цепи уже не позволит вентилятору включиться. Результат – перегрев мотора. В предлагаемой схеме те же неисправности вынудят вентилятор работать постоянно, что, согласитесь, менее вредно для мотора, чем перегрев.

Другая полезная особенность предлагаемого варианта подключения – в том, что работа вентилятора не будет зависеть от замка зажигания. В штатном варианте после остановки мотора в подкапотном пространстве быстро растет температура (особенно в жаркую погоду). Все пластмассовые и резиновые детали от этого сильно страдают, но главная опасность для двигателя – в нарушении его «температурного поля», в котором каждая деталь правильно работала при своей расчетной температуре. Перестав циркулировать, жидкость уже не способна поддерживать заданное распределение температур: сильно нагретые цилиндры, поршни, клапаны, остывая, передают лишнее тепло блоку цилиндров, головке и т.д. В этом случае головке цилиндров грозят перегрев и искажение формы вследствие температурных напряжений. Результаты «тепловых ударов» – коробление головки (то есть остаточная деформация после остывания), трещины и т.п.

Поэтому на многих современных автомобилях электровентилятор после остановки двигателя еще некоторое время работает, охлаждая жидкость в радиаторе, – и она, за счет разницы плотностей, продолжает (хотя и слабее, чем с работающим насосом) циркулировать, что уменьшает вероятность «теплового удара».



Отключение вентилятора в предлагаемой схеме зависит от двух факторов – снижения температуры до заданной величины и (или) временной задержки его отключения, смотря что наступит раньше. Задержку по времени определили в две минуты: измерение температуры под капотом показало, что этого достаточно.

Чтобы включать электровентилятор через блок управления двигателем, последний необходимо перепрограммировать. Есть умельцы-электронщики, которые берутся за это, есть информация о порядке перепрограммирования в Интернете. Мы предпочли обратиться к разработчикам и изготовителям блоков управления – фирме НПП «Элкар». Ими же изготовленные блоки МИКАС-7.1 они перепрограммируют за 150 рублей, «чужие» – за 350. Дороже обходится перепрограммирование менее современных блоков МИКАС-5.4. Если ПЗУ в блоке установлено на разъеме, то процедура обойдется в 500 рублей, а если оно впаяно, то от 800 рублей и выше.

Подготовительные работы можно провести своими силами: снять блок управления для перепрограммирования и протянуть провод, который будет соединять блок и реле включения вентилятора системы охлаждения.

Блок управления находится в правом переднем углу салона, под защитным кожухом у ног переднего пассажира.

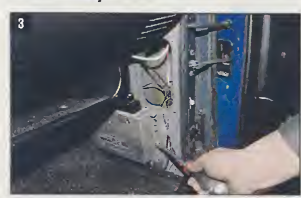
Отсоединяем «минусовый» провод от аккумуляторной батареи.



Вывинтив три самореза...



...снимаем кожух.



Отвертываем винт крепления задней части блока к кузову.



Потянув на себя, выводим из зацепления переднюю часть блока.



Подняв вверх фиксатор, снимаем с блока разъем.

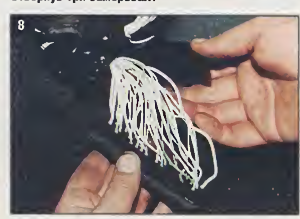
Снятый блок можно отправить на перепрограммирование, а в это время заняться электромонтажными работами.



Снимаем с разъема защитный резиновый чехол.



Отвернув три самореза...



...снимаем крышку разъема и сдвигаем ее по пучку проводов.

Прокладываем параллельно жгуту дополнительный провод длиной около 2,5 метра. Через резиновую футорку протаскиваем его в моторный отсек крючком из сталистой проволоки. На зачищенный конец провода в моторном отсеке напрессовываем стандартный «мама»–разъем.



Со стороны разъема блока на зачищенный провод устанавливаем вот такой лирообразный разъем...

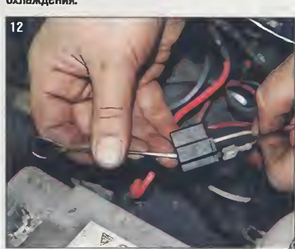


...и вставляем его в соответствующее гнездо разъема блока.

Для блока управления МИКАС–7.1 это гнездо 33, а для блока управления МИКАС–5.4 – гнездо 5. Тип блока управления указан на его корпусе.



Снимаем разъем с реле включения вентилятора охлаждения.



Тонкой отверткой или шилом извлекаем из гнезда 87 разъема коричневый провод, а на его место устанавливаем тот, что приготовили.

Чтобы застраховаться от «теплового удара» после выключения зажигания, нужно соединить вывод 86 реле с постоянным «плюсом», защищенным предохранителем. Для этого достаточно перерезать белый провод, идущий от реле, недалеко от разъема и подмотать его к красному проводу, который подходит к выводу 30 реле (см. схему). Тщательно изолируем провода.

Устанавливаем оборудование в обратной последовательности. ЗР

НОВЫЙ СВЕТ

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ W124»: ЗАМЕНА ФАРЫ


Ключ «на 7», отвертка.


Не требуется.


Время работы – 30 мин.



Фара неоригинальная – 6000 руб, рассеиватель – 1200-1500 руб.

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

«Поймать» камень на наших дорогах – пара пустяков; рано или поздно с этим сталкиваются все владельцы. Замена фары даже ненового «Мерседеса» – дело дорогое, поэтому предлагаем выполнить ее самостоятельно.



Открыв капот, ключом «на 7» отвинчиваем винт.



Отжимаем пластиковые защелки указателя поворота...



...и вынимаем его.



Под указателем поворота есть второй винт – вывернем и его.



Снимаем декоративную накладку.



Извлекаем уплотнитель.



Поддеваем защелки фары сверху и снизу...



... и вынимаем фару.

Так же просто, только в обратной последовательности устанавливаем новую фару на место. (Если корпус и отражатель целы, можно обойтись заменой рассеивателя – он закреплен на защелках.)

А дальше – как повезет. ЗР

/ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Слышал, будто журнал когда-то объяснял, как в холодное время ездить без вентилятора: это, мол, экономит бензин. Так ли это?

Подобные эксперименты действительно предпринимались – в расчете на то, что в холодное время правильный температурный режим двигателя можно поддерживать лишь естественным обдувом радиатора – встречным потоком воздуха. Владельцы автомобилей с электрическими вентиляторами (в те годы – ВАЗ-2103, 2106, 2107) знали, что в зимнее время вентилятор включается редко – в основном, при тяжелых режимах работы двигателя. Исходя из этого опыта, рассчитывали несколько улучшить экономичность автомобиля, оснащенного механическим вентилятором, демонтировав последний.

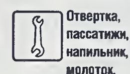
Поездки на автомобилях «Нива», ВАЗ-21011, ВАЗ-2105 показали, что при температурах ниже нуля градусов и легких условиях работы двигателя (ровная, твердая дорога) принудительно обдувать радиатор не требуется даже при самом медленном движении на первой или второй передачах. А повышение скорости и усилившийся встречный поток облегчают охлаждение двигателя настолько, что приходится утеплять радиатор. (Иначе говоря, на этих режимах механический вентилятор скорее вреден.)

Даже в уличных пробках вентилятор не был нужен, если водитель, трогаясь с места, не злоупотреблял приемистостью двигателя, не «рвал» машину. При малой скорости движения в сочетании с большой нагрузкой мотор без вентилятора очень быстро перегревается. Например, уже через полминуты буксования в снегу стрелка указателя температуры уходит в красную зону. Оказывается, просто удалить крыльчатку вентилятора нельзя. Единственно разумное решение – установка электрического прибора.

Кстати, мощность, затрачиваемая на вращение вентилятора, весьма невелика: даже при максимальных оборотах – около 200 Вт. А значит, не стоит преувеличивать его влияние на расход бензина.

«БАРДАЧОК» – НА ЗАМОК

ВАЗ-2104, 2105, 2107


Отвертка, пассатижи, напильник, молоток.


Время работы – 1 час.



Цена замка – около 100 руб.

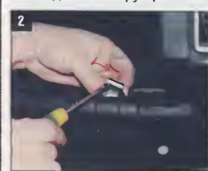
ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Пренеприятнейший случай с нашим коллегой: приехав к родне в деревню, он, расслабившись, оставил машину открытой – и в нее набились детишки. Сорванцы быстро изучили все, включая перчаточный ящик, а когда хозяин, собравшись пообедать, полез туда за... съемной челюстью, у него и аппетит пропал! Дорогостоящей «снасти» на месте не оказалось, не было ее ни возле машины, ни под ней... К счастью, протез нашелся – пацаны сунули его в щель между пластиковым «бардачком» и панелью.

Мораль: почему бы вместо не очень удобной кнопки не поставить замок, более красивый и практичный (фото 1)?



Затраты не превысят 100 руб., а работа отнимет около часа. Штатные детали машины не страдают – при желании легко вернуться к исходной конструкции.

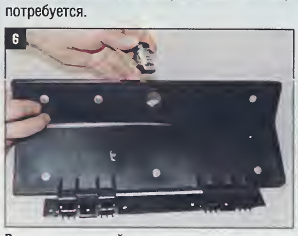

Поддев шлицевой отверткой, снимаем две пружины со скобы петель крышки.


Крестообразной отверткой отвертываем шесть саморезов крепления крышки к «торпедо».

Чтобы было удобней работать, снимаем крышку.

Пассатижами вынимаем пружинную скобу крепления штатного замка крышки.

Пружинную скобу не выбрасываем, она еще потребуется.


Вдавив запирающий язычок или повернув кнопку, вынимаем штатный узел через отверстие в корпусе крышки.


Отвертываем шесть саморезов крепления внутренней пластмассовой накладки.


Отделяем накладку крышки.

Не потеряйте при этом шильдик с надписью «Жигули».


В качестве нового замка удобно использовать штатный дверной для «пятой» модели «Жигулей». При этом сохраняется единый стиль в оформлении автомобиля.

Но замок придется слегка переделать. Для этого:


подходящей по диаметру выколоткой выбиваем штифт крепления кольцевого поводка тяги.

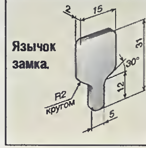

Пассатижами вынимаем штифт и снимаем кольцевой поводок.

Снятые детали больше не понадобятся, но их стоит приберечь для будущих ремонтов дверных замков...


Вставляем новый замок в отверстие крышки и фиксируем пружинной скобой штатного замка.

Закрепляем саморезами внутреннюю пластмассовую накладку крышки.





Из полоски стали толщиной 2 мм выпиливаем новый запирающийся язычок замка крышки, выдерживая размеры, указанные на рисунке.

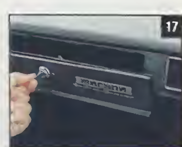


Язычок вставляем в отверстие поворотной личинки замка и фиксируем, подгибая пассатижами выступающий конец.

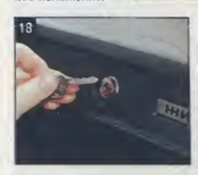


Если крышка перчаточного ящика с новым замком будет закрываться неплотно, то это легко устранить, подгибая пассатижами скобу на «потолке» ящика.

Остается закрепить крышку к «торпедо» и установить на место пружинные скобы ее петель.



Чтобы закрыть крышку, поворачиваем в любую сторону ключ нового замка; закрыв, возвращаем ключ в нейтральное положение.



Теперь, если вынуть ключ из замка, посторонние не смогут открыть перчаточный ящик, не прибегая к грубой силе.

Конечно, речь не о взломщках. Зато не только ребенок без вашего ведома в «бардачок» не заглянет, но и жена. А мало ли, что там припрятано!

ЗАМЕНЯЕМ ДАТЧИК В БАКЕ

«ГАЗЕЛЬ» ГАЗ-2705, 3221



Ключи «на 10», 12, 13, отвертка.



Время работы – 40 минут.

ТЕКСТ / РОМАН СОЛДАТОВ, МИХАИЛ КОВРИГИН

Поголовье «газелей» имеет свои особенности. Например, новичок будет долго искать доступ к датчику уровня топлива, хотя известно, что тот установлен в бензобаке.

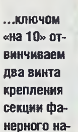
Укажем кратчайший путь.

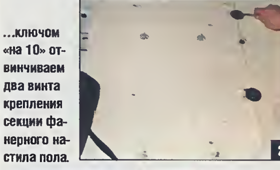
Снимаем второй ряд сидений.



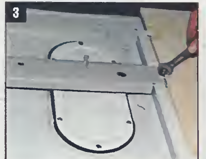
Крепится он на шпильках гайками «на 13».

Отогнув край коврика пола (над местом установки бака)...

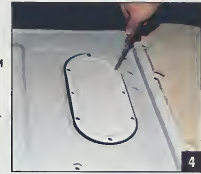




...ключом «на 10» отвинчиваем два винта крепления секции фанерного настила пола.

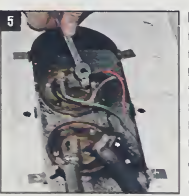


Ключом «на 12» отвинчиваем две гайки крепления балки и, сдвинув ее к окну, снимаем.



Вывинчиваем шесть саморезов крепления крышки люка и снимаем ее вместе с резиновой уплотнительной прокладкой.

Дальнейшую работу проводим с выключенным зажиганием, соблюдая меры пожарной безопасности.



Пометив или записав порядок подсоединения проводов, ключом «на 8» отвинчиваем две гайки и отсоединяем два провода от выводов датчика.

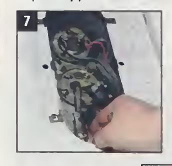
Шлицевой отверткой вывинчиваем пять винтов крепления датчика (под одним из них установлен наконечник «массового» провода)...



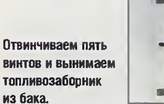
...и аккуратно вынимаем датчик из топливного бака.

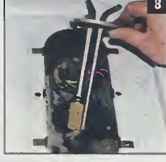
Новый датчик ставим в бак поплавком к задней части автомобиля. Потрескавшуюся прокладку заменяем.

Раз уж пришлось разобрать пол в салоне, рекомендуем заодно промыть топливозаборник. Для этого...



...пометив порядок подсоединения топливных шлангов к патрубкам, ослабляем на них хомуты и отсоединяем их от топливозаборника.





Отвинчиваем пять винтов и вынимаем топливозаборник из бака.



Разбираем его и промываем все детали ацетоном.

Перед сборкой продуваем сетку и каналы топливозаборника сжатым воздухом.

ТЕПЛО И СУХО

КРАН «ПЕЧКИ» ВАЗ-2108 – НА «ЖИГУЛИ»



Ключи рожковые или накидные «на 7» и 10, шлицевая отвертка, ножовка по металлу, круглый и плоский напильники



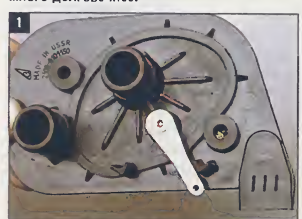
Стальной пруток диаметром 10–14 мм и длиной 0,3–0,5 м, тиски, дрель, электросварка (без последней можно обойтись – см. в тексте).



Время работы – 3 часа.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Кран «печки» «Жигулей» ненадежен и коварен: невысыхающий «Тосол» затекает под коврики (а порой и в ботинки!); гниет шумоизоляция, ржавеет кузов. Между тем на многих автомобилях (иномарки – не исключение) кран установлен под капотом – если и потечет, то не в салон, да и конструкция с сектором, поворачивающимся на оси, намного долговечнее.



Подобный кран от «Самары» стоит в магазине около 50 рублей.

После небольшой доработки он подойдет на «классику». Кроме него, покупаем:



...отводящий патрубок радиатора отопителя 2101 (40 руб.)...



...новый, более длинный тросик управления отопителем (длина оболочки 50–53 см) – подойдет от ВАЗ-2107 (10 руб.), два хомута «Норма» 16–27 мм (16 руб.), новую прокладку крана отопителя (2 руб.) и саморез для уплотнителя патрубков отопителя (50 коп.).

Новый отводящий патрубок отопителя нужен, чтобы изготовить короткий подводящий патрубок взамен удаляемого штатного крана. Вместо него подойдет любой неподтекающий кран (например, самоварного типа – ЗР, 2000, № 9), зафиксированный в открытом положении. В этом случае сварка не понадобится.

Ниже описана установка крана на ВАЗ-2106. Для доступа к крепежу на моделях с другой приборной панелью могут потребоваться дополнительные операции.

Полностью открыв кран «печки», сливаем из радиатора двигателя 2–3 л охлаждающей жидкости (сливной болт блока цилиндров можно не трогать).



Ослабив хомуты, снимаем шланги с патрубков радиатора отопителя.

Продуваем радиатор отопителя, чтобы удалить остатки антифриза.



Ключом «на 7» отвертываем два самореза крепления уплотнителя...



...и снимаем уплотнитель.

Ключом «на 10» отвертываем гайки крепления старого крана (под ними установлены зубчатые шайбы).

Снимаем кран и прокладку.

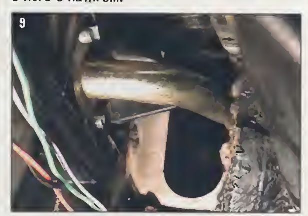
Отступив 6–7 мм от фланца нового отводящего патрубка радиатора (см. рис.), разрезаем трубку.





Зажав фланец в тисках, круглым напильником удаляем остатки трубки.

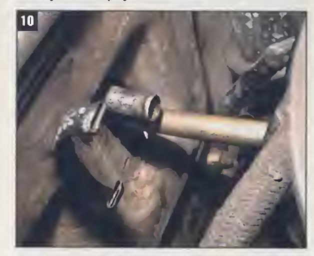
Чтобы не повредить привалочную поверхность фланца, между ним и губками тисков подкладываем пластинки из мягкого металла (алюминий, медь). Отверстие во фланце не расширяем слишком сильно – оставшаяся часть трубки (с изгибом) должна входить в него с натягом.



Фланец с плотно вставленной трубкой примеряем по месту, надев его на шпильки радиатора.



Если при этом фланец защемляет край пластмассового корпуса отопителя, опиливаем на 1–2 мм боковую поверхность фланца. Трубка должна почти касаться пластмассового упора корпуса отопителя…



…и выходить в моторный отсек параллельно отводящему патрубку.

При необходимости подправляем положение трубки и отмечаем место ее резки (вровень с верхней). Осторожно извлекаем трубку с фланцем (не сдвинув детали!)…

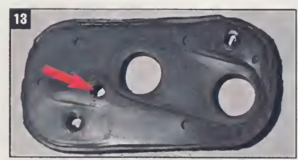


…обвариваем ее по фланцу и обрезаем по метке. Стальным прутком развальцовываем (разворачиваем) обрезанный край до диаметра 18–19 мм (чтобы не соскочил шланг).

Устанавливаем изготовленный патрубок с новой прокладкой вместо штатного крана отопителя и затягиваем гайки.



Вынув часы из приборной панели, ключом «на 7» отворачиваем саморез скобы крепления оболочки тросика управления отопителем, и заменяем тросик более длинным.



В снятом уплотнителе сверлом диаметром 6 мм делаем отверстие для нового тросика – примерно посередине между центрами отверстий под нижний саморез крепления и патрубок крана отопителя (показано стрелкой).



Продев тросик в уплотнитель, устанавливаем последний на место и закрепляем саморезами.

Дорабатываем «восьмерочный» кран: ножовкой срезаем угол со шпилькой крепления рядом со свободным (переходным) патрубком и спиливаем последний под прямым углом (чтобы он не мешал подводящему шлангу). В оставшейся части патрубка сверлим отверстие 4 мм под саморез скобы крепления троса (берем ее от старого крана). Под саморез можно подложить разрезную пружинную шайбу (гровер). Кончик лепестка управления краном слегка отгибаем к корпусу крана.



Так выглядит кран после доработки.

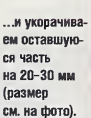
Устанавливаем его в разрез отводящего шланга отопителя. Для этого…



…от его длинного конца (на фото расположен горизонтально)…



…отрезаем кусок длиной около 50 мм…





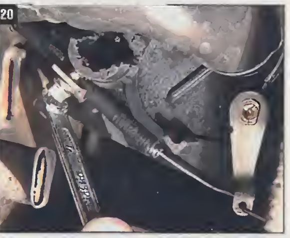
…и укорачиваем оставшуюся часть на 20–30 мм (размер см. на фото).



Надеваем шланги на патрубки крана (изогнутый шланг со стороны лепестка).

Примерив кран по месту, окончательно ориентируем шланги (от этого зависит положение крана и изгиб тросика) и фиксируем их хомутами.

Продев проволоку тросика в отверстие на лепестке, устанавливаем кран, затягиваем все хомуты на шлангах (вместо штатных ленточных удобнее использовать червячные или пружинные)…



…и, отрегулировав положение оболочки тросика, ключом «на 7» затягиваем саморез его крепления.

Кран работает плавно, не мешает обслуживанию и ремонту, да и демонтировать его при необходимости несравненно проще и быстрее, чем штатный. А о лужах в салоне теперь можно забыть. ЗР

ДИЗБАЛАНС



ЗА ЧТО ЛЮБЯТ ДИЗЕЛЬ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ СТЕРЛИН,
ТЕХЦЕНТР DIESEL POWER

Дизельные легковушки частник недолюбливает. Правда, заочно. Собственного опыта маловато, ведь машины эти появились у нас совсем недавно. Зато все видели матерящегося мужика с факелом, греющего топливную магистраль КамАЗа. Лучшую антирекламу дизелю не придумать! А ведь у этого мотора масса достоинств. Самое важное – низкий расход топлива: дизель ест куда меньше бензинового мотора равной мощности. У машин сопоставимы динамика и максималка, но у первого чище выхлоп (разумеется, когда он исправен) и выше эластичность. Больше и ресурс: пробег до капремонта достигает 500 тыс. км.

За преимущества приходится платить: «Опель» с дизелем дороже примерно на 5%, «Фольксваген» – на 15%, БМВ – на все 20%. Дорог и ремонт. Высоконагруженные детали требуют специальных материалов и более высокой точности изготовления. И квалификации ремонтника – выше средней. Это увеличивает сумму счета процентов на 30. Столько же приходится переплачивать за обслуживание. Главные виновники – дорогие фильтры, специальное дизельное масло и относительно короткие (7,5 тыс. км) межсервисные пробеги. Высокие расходы перекрываются экономией на топливе.

Но и с ним проблема: где найти высококачественную солярку? Похоже, крупные поставщики уже вышли на приемлемый уровень. Удается же им без проблем «кормить» импортных дальнобойщиков. А ведь агрегаты грузовиков не меньше легковых любят «правильное» топливо. Но лучше все же подстраховаться – например, расспросить про заветную заправку у бывалого местного дизелиста. Кстати, владельцы стареньких иномарок в выигрыше – их допотопные рядные ТНВД не столь взыскательны к качеству топлива.

Уговорил? Тогда пора на рынок. При выборе машины нужен особый подход. Прогретый двигатель даже при значительном (по дизельным меркам) износе работает ровно, без стука. Верное средство – замерить компрессию. Дымить же он может как из-за неисправности топливной аппаратуры, так и вследствие нарушения регулировок. В общем, оценить что-либо на глаз непросто. Поможет диагностика. Мы делаем ее так.

Первым делом замеряем компрессию, но на едва теплом двигателе. Масло в поддоне еще густое, плохо разбрызгивается и меньше искажает показания. Спешить не надо: без нагрузки холодный дизель набирает температуру крайне медленно. И, кстати, по утрам гонять его после пуска бесполезно – не дождетесь!

Прибор – компрессограф подключаем через отверстие для форсунки – более подходящих в дизеле нет. В распечатке самописец графически отображает нарастание давления в каждом цилиндре. Затем снятые форсунки ставим на стенд. Подав к ним топливо под рабочим давлением, наблюдаем распыл.

При сборке все уплотнения и подозрительные резиновые шланги обратки обязательно заменяем на новые. Герметичность превыше всего! Отдельно проверяем систему предпускового разогрева – свечи накаливания, датчики, сигнализаторы и реле.

Обязательно измеряем (и регулируем!) угол опережения впрыска – специальным дизельным стробоскопом. Если же управление впрыском механическое, используем моментоскоп. И, наконец, прогрев двигатель и запустив дымомер, анализируем выхлоп.

Полученной информации, как правило, достаточно, чтобы оценить общее состояние мотора. Обойдется это не слишком дорого – 10 долларов за цилиндр. Пренебрегать такой диагностикой не стоит и в эксплуатации, чтобы не нажить крупных неприятностей. Так, пропуски вспышек в одном из цилиндров можно и не заметить (особенно если «горшков» больше четырех). Часть топлива стечет в поддон и смешается с маслом. Процесс необратимый – солярка почти не испаряется. Разбавленное маслице легко выдавливается из зазоров. Лишенные прослойки вкладыши коленвала начинают прихватывать. А это – неминуемая капиталка (500 долл. за цилиндр).

Не оставляйте без внимания и мелкие недостатки. Плохой пуск по утрам – виновата система подогрева (ремонт – 50–60 долларов, включая замену свечей). Не заводится горячим, дергается на холостых, плохо тянет на полном газу – дело в топливном насосе. Этот узел хоть и весьма надежен, но не любит воды и грязи. Лучше почаще менять топливные фильтры (25 долл. за комплект), чем плунжерные пары (150–600 долл. с работой), а то и весь насос (1,5–4 тыс. долл.). На этом фоне ре-



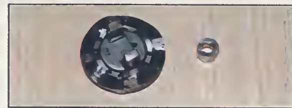
Так неисправность турбины сказалась на шатуне.



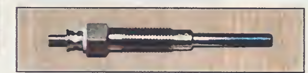
Замер компрессии – важная составляющая диагностики.



Все уплотнения в дизеле – одноразовые.



Рабочие поверхности насоса не любят воду и грязь.



Свеча накаливания облегчает запуск.



Топливный насос настраивают на стенде.

монт форсунки (замена распылителя) обходится в сущий пустяк – 25–30 долларов.

Очень опасен большой масляный аппетит, особенно в сочетании с топливным. Следы ведут к турбокомпрессору. Агрегат дорогой и сложный в ремонте. Настолько, что сами не чиним – отправляем в Литву. Не хотите тратиться на преждевременный ремонт – кормите наддувный дизель специальным маслом! Допуск фирмы-производителя обычно указан на канистре. Изношенный турбокомпрессор способен разорить владельца эксплуатационными расходами. В общем, если покупаете видавший виды автомобиль, от наддувного дизеля лучше держаться подальше.

Несколько слов о национальном вопросе. В европейской части предпочтение лучше отдать «немцам». Ремонтники их знают и любят, запчасти – в изобилии и недорого. Японские комплектующие почти вдвое дороже. Французские и итальянские дизели у нас почему-то непопулярны. Соответственно, к ним все дефицитно и дорого.

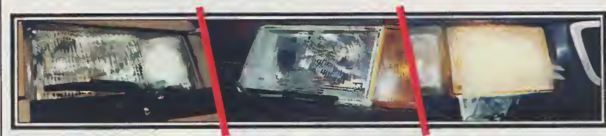
Независимо от происхождения в простых сервисах не в почете двигатели с электронным управлением. Они для тех, кого не пугает цена фирменного нормочаса.

И последнее. Показатели мотора очень сильно зависят от регулировки топливной аппаратуры. Если двигатель был неухожен, контраст до и после может привести к беде. Один наш клиент, не ожидавший от машины такой прыти, сразу же за воротами врезался в грузовик. Будьте осторожны! ЗР

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ООО «ПРИМ-2» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

МЛАДШИЙ «ДВОРНИК»

«ВОЛГА», «ОДА», «ДЕСЯТКА»: ОЧИСТИТЕЛИ ФАР



ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Ночью в дополнение к чистому ветровому стеклу хорошо бы иметь и чистые фары. Чтобы в слякоть не ехать вслепую, по габаритам впереди идущей машины, приходится время от времени останавливаться, покидать уютный салон и протирать фары вручную. Тем, кому неохота лишний раз мокнуть под дождем, возиться с тряпкой, щеткой и бутылкой с водой, помогут «дворники» фар. Если их нет в штатной комплектации – не беда, установим сами.

«ВОЛГА»

Самое простое и недорогое устройство для нее – струйный омыватель.



1 В комплект входят: насос, две форсунки с крепежом, тройник, шланг и ключик-вилка для регулировки направления струй.



2 Снимаем решетку радиатора. Она закреплена хрупкими металлическими фиксаторами, которые, к сожалению, легко обламываются. Если это случилось, как у нас, решетку несложно закрепить саморезами.



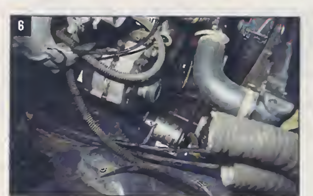
3 Самое удобное, на наш взгляд, расположение форсунок – сбоку от фар. По резиновой прокладке форсунки размечаем отверстия для крепления.



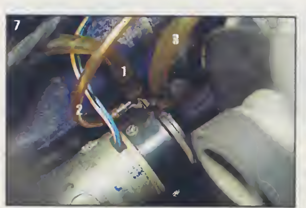
4 Сверлим по разметке и снимаем заусенцы.



5 Устанавливаем форсунку на место, фиксируем ее скобкой из набора и надеваем на штуцеры шланги.



На правом лонжероне саморезами закрепляем насос.



Подсоединяем шланги: 1 – на тройник к форсункам, 2 – тонкий дренажный, для отвода воздуха – в верхнюю часть бачка с омывающей жидкостью, 3 – питающий от бачка. Для надежности шланги обжимаем хомутами.

Основной недостаток струйного омывателя – большой расход жидкости, поэтому, чтобы зарезервировать некоторый объем ее для ветрового стекла…

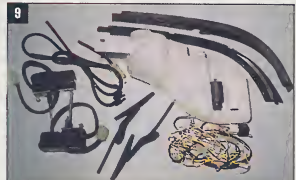


…питающий шланг насоса подключаем к нижней трети бачка.

Насос омывателя подключаем согласно схеме, а кнопку выводим в удобное место на «торпедо» или между сиденьями.

«ДЕСЯТКА»

Очистителями фар эту машину на заводе почему-то не комплектуют, хотя штатные места под установку моторедукторов предусмотрены. Сами очистители выпускает ставровский завод АТО. Качество, надежность и дизайн безупречны. Минувшую слякотную зиму эти «дворники» отработали на нашей «десятке» без единого замечания.



Так выглядит комплект на «десятку».

Чтобы его установить…



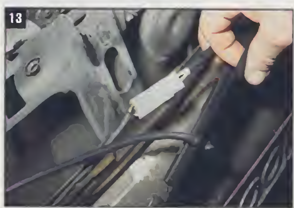
…снимаем накладку фары.



Торцевым ключом «на 10» отвинчиваем ее нижнее крепление, два винта сверху и снимаем фару.



Устанавливаем моторедуктор на штатное место.



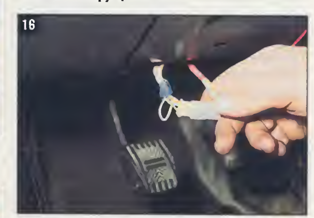
Подсоединяем поводки со щетками, надеваем на штуцеры щетки шланги.



Вместо штатного бачка устанавливаем новый из комплекта с двумя насосами.



Подсоединяем электроразъемы, согласно прилагаемой в инструкции схеме…



…и в салоне – к штатному разъему очистителя фар.

«ОДА»

Штатные очистители фар для нее не предусмотрены, поэтому мы подобрали комплект от ВАЗ-2105.



В него входят моторедукторы с поводками и щетками, бачок с кронштейном, электроклапан, два шланга, тройник к ним и около 5 метров провода.



Отогнув усики декоративной решетки, снимаем ее.



Отвинчиваем четыре гайки крепления фары...



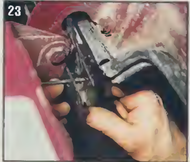
...и вынимаем ее.



Из стальной полосы шириной примерно 30 мм и толщиной 2 мм делаем кронштейн.



И, примерив, закрепляем его в щели между кронштейном петли капота и кронштейном решетки радиатора, как на снимке.



Размечаем отверстие под вал моторедуктора в декоративной решетке...



...и сверлим его.



Снимаем кронштейн, устанавливаем на него моторедуктор и монтируем конструкцию на место.

Устанавливаем на свои места фару, решетку радиатора, закрепляем поводки со щетками и шланги.



Под капотом с правой стороны саморезами закрепляем кронштейн бака омывателя и устанавливаем сам бачок.



Соединяем электроразъемы насоса, электроклапана и подключаем проводку к штатному реле стеклоочистителя в блоке предохранителей.

Теперь, если вовремя подливать жидкость в бачок, о чистоте фар можно не беспокоиться. ЗР

ОБСЛУЖИВАЕМ «КИА-СПОРТИДЖ»


Ключи накидные или головки «на 10», 12, 17, 19, 22, 24, свечной ключ «на 21», линейка.


Съемник масляных фильтров.


Время работы – 1–2 часа.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

«Спортидж» продается в России уже шесть лет. В 1998 году, с пуском завода в Калининграде, корейский вседорожник получил и российское гражданство (ЗР, 2000, № 12). Пока основные покупатели – жители больших городов, там же сосредоточены и фирменные техцентры. Полное обслуживание, безусловно, лучше доверить специалистам (ремонт после неквалифицированного вмешательства обойдется дороже), но обычное ТО – раз в 10 тыс. км – можно выполнить и самостоятельно (если есть подкатная тележка, автомобиль даже не обязательно поднимать). Какие операции под силу владельцу, а в какие узлы дилетанту соваться не стоит, нам рассказали в дилерском сервисном центре «Квик инвест».

Самый распространенный в России «Спортидж» – с бензиновым двухлитровым двухвальным двигателем, но попадаются и старенькие «одновалки» (выпуска до 1996 года), и более дорогие турбодизели. Основные операции по их обслуживанию совпадают.

Проверяем уровни эксплуатационных жидкостей:


...охлаждающей – по мерной линейке, встроенной в пробку расширительного бачка...

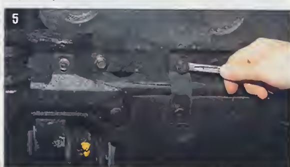

...тормозной – по меткам MAX и MIN на корпусе бачка (он питает и гидропривод сцепления)...

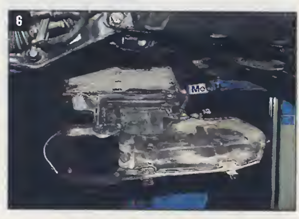

...гидроусилителя рулевого управления – также по меткам на бачке.

Уровень масла в мостах, коробке передач и раздаточной коробке должен достигать нижней кромки заливного отверстия.


Пробка на картере заднего моста – под ключ «на 24».

Чтобы добраться до коробки передач и картера переднего моста...


...ключом «на 12» отвертываем шесть болтов и две гайки крепления защитных пластмассовых щитков снизу автомобиля...


...и снимаем оба щитка, не разъединяя их.

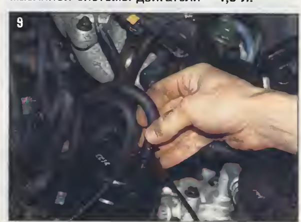

Заливная пробка картера переднего моста – под ключ «на 24»...


...коробки передач – «на 22».

А вот для доступа к заливному отверстию раздаточной коробки придется демонтировать резинометаллическую опору – эту операцию лучше доверить сервисной станции.

Во всех агрегатах трансмиссии используется масло 75W90 GL-4 или GL-5, срок его службы – 40 тыс. км. Заправочные объемы: механическая коробка передач и «раздатка» – по 1,5 л, мосты – по 1,3 л. Все сливные пробки – под ключ «на 24».

Для доступа к сливной пробке масляного картера двигателя (ключ «на 19») без монтажа щитков резиновую прокладку, закрывающую круглое отверстие в переднем щитке, придется отогнуть или прорезать в ней такое же отверстие. Медное уплотнительное кольцо под пробкой менять не обязательно. Момент затяжки всех перечисленных резьбовых пробок – 2 кгс·м. Объем масляной системы двигателя – 4,5 л.


Для доступа к масляному и топливному фильтрам (фото 10) снимаем с кронштейна адсорбер и отводим его вниз.

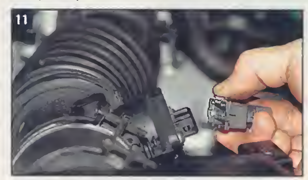
Открутить масляный фильтр (показан в овале на фото 10) бывает непросто, поэтому стоит запастись хорошим съемником. Новый фильтр затягиваем от руки.



При замене топливного фильтра часто ломают пластмассовые защелки шлангов (показаны стрелкой) – приходится менять шланг целиком.

Чтобы этого не случилось, сначала слегка прижимаем разъем к фильтру и только затем нажимаем на защелки – они должны открыться легко.

Корпус воздушного фильтра расположен в левой части моторного отсека. Для замены фильтра…



…отсоединяем разъем от датчика массового расхода воздуха…



…ключом «на 10» откручиваем шесть болтов и снимаем крышку корпуса.

Завод предписывает заменять свечи раз в 30 тыс. км, «Квик инвест» рекомендует сократить интервал до 20 – с нашим бензином лучше подстраховаться. На двухвальном двигателе эту операцию советуем поручить профессионалам. Судите сами: нужно снять воздуховод с резонатором впуска, отсоединить разъемы датчика положения дроссельной заслонки (ДПДЗ), регулятора холостого хода (РХХ), кронштейн троса дроссельной заслонки, шланги вентиляции картера, шланг клапана рециркуляции, снять декоративную крышку, катушки зажигания, провода… При сборке часто путают порядок подсоединения проводов и катушек…



…и разъемы ДПДЗ и РХХ.

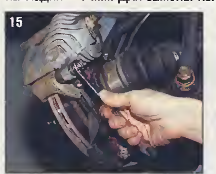
В сервис машину приходится тащить «на галстуке».



На одновальном двигателе замена свечей не представляет трудностей, ключ для них – «жигулевский».

Следить за состоянием ремня ГРМ не требуется, тем более что для снятия крышки придется разобрать полмашины. Главное – заменять его не реже чем раз в 80 тыс. км (вместе с роликом натяжителя и успокоителем), поскольку до 90 тыс. доживают немногие. Впрочем, при обрыве ничего страшного не случится – клапаны с поршнями на бензиновом моторе не встречаются.

Для контроля передних тормозных дисков и накладок достаточно снять колесо. Минимально допустимая толщина диска – 22,4 мм, накладки – 1 мм. Для замены колодок…



…ключом «на 17» откручиваем направляющую скобы суппорта…

…и, вынув ее, откидываем скобу вверх.



Снимаем колодки.



Колодку с индикатором износа устанавливаем с внутренней стороны.



После затягивания направляющей (момент 4,5 кгс·м) проверяем, встал ли на место пыльник, при необходимости поправляем его.



Для контроля за износом задних колодок в тормозном щите есть отверстие, закрытое резиновой заглушкой.

Кроме того, при износе увеличивается свободный ход педали тормоза – диапазона автоматического подвода колодок уже не хватает. Заменять колодки самостоятельно не рекомендуется – механизм сложный.

В подвесках контролируем состояние резинометаллических шарниров (впрочем, те практически вечные), пыльников шаровых опор, ШРУСов, рулевых тяг, люфт в шарнирах. Витые эллиптические пружины задней подвески иногда раскалываются, как на «Дэу-Эсперо». В магазине же владельцам «спортиджей» часто «впаривают» именно «эсперовские» пружины, которые совпадают по внешним размерам, но отличаются чуть меньшей толщиной витка – те ломаются на первой же хорошей кочке.

Напоследок – об операциях, которые требуют специального инструмента или высокой квалификации мастера. Помимо перечисленной замены свечей, масла в «раздатке» и задних колодок не рекомендуется самостоятельно регулировать конические подшипники передних ступиц, менять ремень ГРМ на двухвальном моторе и экспериментировать с системой управления двигателем. Кстати, с блоком управления работают только специальные тестеры, поэтому, если загорелась лампочка неисправности двигателя, АБС или подушки безопасности, визита на фирменный сервис не избежать. ЗР

ЧЕТВЕРТЫЙ УЧАСТОК – ПРОВЕРКА И РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС

ГЛАЗ ПРИСТРЕЛЯВШИ

РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС ТРЕБУЕТ ВЫСОКОЙ ТОЧНОСТИ

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Вообще-то подвеска нового автомобиля должна быть идеально правильной. Ведь все углы тщательно выставляют еще на конвейере. Но, к сожалению, уже после обкатки в ней обязательно найдется что подправить. Видимо, на отечественных дорогах настройки долго не держатся. Словом, за геометрией надо посматривать. Завсегдатаям сервиса про дефект «намекнет» диагностика. Остальные доходят самостоятельно. Критерии: машина «жрет» резину, визжит в поворотах, ее тянет вбок. Но реальные отклонения можно выявить и устранить только на стенде. Обычно в его основе – электрогидравлический платформенный подъемник с двойным выходом либо траверсным домкратом. Такая двухступенчатость оправданна, ведь при регулировке приходится и под машину залезать, и колеса вывешивать.

Платформы – базовая поверхность измерений, поэтому требования к их установке очень жесткие. Так, отклонения от горизонтали не должны превышать 1 мм по длине автомобиля! Пол в мастерской подобной точностью, как правило, не отличается. Но выводить его «под уровень» и не надо, нужные регулировки есть на самом подъемнике. Иное дело ремонтная канава: при переоборудовании ее под «сход-развал» бетона утечет немало. Зато полученный «горизонт» сохранится на века. Но мастера яму недолюбливают – вместо того, чтобы перемещать автомобиль, приходится самому лазить вверх-вниз.

При измерении углов необходимо поворачивать колеса влево-вправо. Для этого в комплект стенда входят поворотные круги с измерительной шкалой (еще их называют разгрузочными площадками).

Но стенд – лишь один из участников действия. Второй компонент – измерительная система. Ныне в ходу несколько вариантов – от оптических и лазерных до новейших 3D-технологий (3 Dimension – трехмерный). Точность у всех одинаковая, разница – в скорости и удобстве работы. Общий принцип таков. Прикрепленный к колесу излучатель посылает сигнал на мишень, по ее шкале вычисляют величины развала и схождения. Углы наклона оси поворота получить сложнее. Мастер крутит руль от упора до упора. Входящий в состав излучателя электронный датчик регистрирует и передает сигнал, а процессор обрабатывает его и выдает результат в привычных градусах. И излучателей, и мишеней может быть две или четыре. В последнем случае расчеты ведутся одновременно для обеих осей. Датчики связаны с вычислителем кабелями или через радиоканал.

Шире других возможности электроники использует трехмерная технология 3D. Расчеты здесь ведутся одновременно для всех осей на базе пространственной компьютерной модели. Эта система – самая быстрая и удобная, но и цена топ-модели много выше среднего уровня.

Автомобиль перед замерами приводят в соответствие с требованиями заводской инструкции. Ведь все углы производитель задает для строго оговоренных условий. Проверке подлежат снаряженная масса, размер колес и шин, их состояние. Так что не стоит яв-

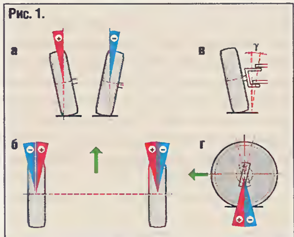


Резервуар для подкачки шин.



Вычислитель – мозг измерительной системы.

ляться в сервис на гнутых дисках с «неродным» вылетом. Не станут выставлять углы при неисправной подвеске и перекошенном кузове. Важная операция – выравнивание давления в шинах. Для нее даже разработали

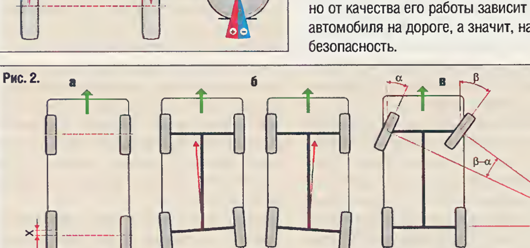




Наглядность – одно из преимуществ компьютерной технологии.

специальное приспособление. Переносной баллон для сжатого воздуха с манометром и быстросъемным ниппельным наконечником гораздо удобнее путающихся под ногами шлангов централизованной подачи.

Но главный на участке, конечно, мастер – как правило, специалист высокой квалификации. Ведь он должен в совершенстве знать устройство различных типов подвесок, взаимосвязь регулируемых параметров и порядок проведения операций. Пригодится умение пользоваться справочниками, компьютером и электронной базой данных. Немало, но от качества его работы зависит поведение автомобиля на дороге, а значит, наша с вами безопасность. ЗР



ОСНОВНЫЕ КОНТРОЛИРУЕМЫЕ РАЗМЕРЫ

Развал (рис. 1а) – угол отклонения плоскости вращения колеса от вертикали. Появление этого угла – мера вынужденная, обусловленная компоновкой подвески. Может быть положительным или отрицательным.

Схождение (рис. 1б) – то же, но от продольной оси автомобиля. Компенсирует увод колеса, связанный с развалом. Знак развала и схождения должен быть одинаковым.

Поперечный угол наклона оси поворота (рис. 1в) – параметр конструктивный. Необходим для получения весовой стабилизации управляемых колес. (При повороте рулевого колеса от нейтрали водитель выводит систему из устойчивого равновесия, поднимая «передок».)

Продольный угол наклона оси поворот (рис. 1г) – то же, но обеспечивает динамическую стабилизацию. (Колесо катится за осью, словно рояльное колесико за ножкой.)

Сдвиг колес (рис. 2а) – дефект возникает в эксплуатации из-за деформации элементов подвески.

Отклонение линии тяги автомобиля (рис. 2б) – причина – эксплуатационная.

Обратное (отрицательное) схождение в повороте (рис. 2в) – измеряется как разность углов поворота внутреннего и внешнего колес, измеренных относительно продольной оси. При нарушении возникает проскальзывание одного из управляемых колес, что снижает устойчивость при прохождении поворота.



Разгрузочная площадка – одно из звеньев измерительной системы.

В разных системах «свои» датчики.



Зеркало на колесе – датчик на канаве.



Связь датчиков по шнуру.



Оптический с радиоканалом.





Оптический инфракрасный.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЗАО «СФЕРА-СЕРВИС» ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ

ИЗМЕРЯЕМ ПРАВИЛЬНО

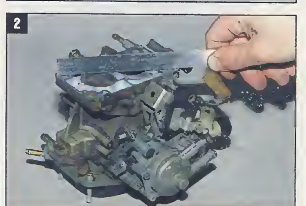
ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Без измерительного инструмента не обходится ни одна мастерская. Конечно, иному механику глаз и рука успешно заменяют штангенциркуль и динамометрический ключ, но чем ответственней мастер, тем меньше он доверяет своим органам чувств – ведь они могут подвести. Попробуйте, например, определить диаметр копеечной монеты на глазок – многие ошибутся в полтора, а то и в два раза. Но точный прибор – еще не гарантия точности измерений: надо уметь им правильно пользоваться. Рассмотрим самые распространенные и относительно доступные.

ЛИНЕЙКА И УГОЛЬНИК

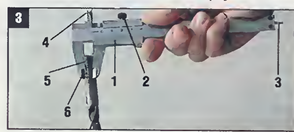
В авторемонте стальную линейку обычно используют не для определения размеров, а в соответствии с названием – как эталон прямой линии. Неплоскостность поверхности легко заметить, приложив к ней ребро линейки и разглядывая щель на просвет (фото 1). Для этого линейка должна быть достаточно жесткой (для точных измерений используют специальную, двутаврового сечения), а прикладывать ее нужно ровно, без изгибов (на фото 2 показан неправильный вариант). Исключение – кузовной ремонт, где порой надо ровно «вывести» криволинейную поверхность (ЗР, 2002, № 2 – «Красильня»). Проверяют плоскость в разных направлениях: вдоль, поперек и по диагоналям. Так определяют деформацию головки цилиндров, фланцев агрегатов (головная боль владельцев «жигулей» и «самар» – привалочные плоскости карбюратора и бензонасоса). Угольником можно оценить, перпендикулярны ли валы и шпильки корпусам соответствующих агрегатов, а по перемещению конца вала относительно стороны угольника – и радиальный люфт вала.





ШТАНГЕНЦИРКУЛЬ, МИКРОМЕТР, ЧАСОВОЙ ИНДИКАТОР

«Штангель» незаменим, когда нужно узнать диаметр вала, отверстия, его глубину, толщину стенки трубы. Правда, глубиномером оснащены не все инструменты, а отверстия малого диаметра можно измерить, только если концы губок острые и заходят друг за друга (фото 3). Если же они смыкаются так же, как и основные (фото 4), диаметр отверстия должен быть больше величины, выбитой вблизи губок (обычно 10 мм, на фото – в кружке); ее же следует прибавлять к показаниям шкалы. Но «узкая специализация», как правило, компенсируется более высокой точностью: цена деления шкалы таких штангенциркулей (фото 4) – 0,05 или даже 0,02 мм против 0,1 мм «универсальных» (фото 3). Для большинства измерений пользуются плоской поверхностью губок и лишь для искривленных деталей (например, стенка трубы) – их заостренными концами. Главное – прикладывать штангенциркуль без перекоса и не сжимать губки слишком сильно (зажатая деталь должна перемещаться от руки, но не выпадать из губок).



1 - шкала; 2 - стопорный винт рамки; 3 - ножка глубиномера; 4 - губки для измерения внутреннего диаметра; 5 - основные губки; 6 - губки для измерения толщины труб и сложных профилей.

Сложнее с резиновыми изделиями – шлангами, уплотнительными кольцами, сальниками. В этом случае лучше сделать серию измерений и выбрать наиболее достоверные (часто повторяющиеся). При замере выступа или глубины отверстия ножка глубиномера должна быть строго параллельна ему; для этого ее прикладывают к стенке (фото 5) или упирают в поверхность торец штангенциркуля (фото 6). Чтобы зафиксировать показания, затягивают прижимной винт на рамке (фото 3). Штангенциркуль с зафиксированной рамкой можно использовать как калибр при подгонке деталей: «проходит – не проходит».

Штангенциркуль – самый ходовой измерительный инструмент. Он поможет определить диаметр и шаг резьбы (ЗР, 2002, № 1, «На ниточке»), размеры подручных калибров (щупов, сверл и т. п.), износ тормозных дисков и колодок, нижних шаровых опор «Жигулей». При замере толщины тормозного диска учтите, что его край, как правило, образует заметную ступеньку, поэтому губки штангенциркуля нужно продвинуть дальше (фото 7).

Микрометром общего назначения (фото 8) отверстия и детали сложной формы не измерить, зато толщину пластинки и диаметр вала можно определить с точностью 0,01 мм. Усилие измерения задано трещоточным механизмом – можно не опасаться «перекрутить» микрометрический винт. Перед измерением проверьте показания прибора на нижнем пределе измерений: для микрометров с рабочим диапазоном от 0 до 25 мм до–

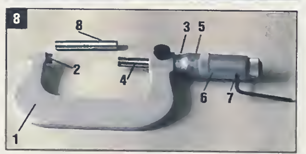




статочно сдвинуть вплотную торцы пятки и микрометрического винта; для микрометров с другими рабочими диапазонами предназначены установочные цилиндрические меры (фото 8). Для установки микрометра на ноль, придерживая барабан, специальным ключом ослабляем стопорный винт. Затем, поворачивая освобожденный корпус барабана, совмещаем нулевое деление на нем с горизонтальной линией на стебле микрометра и, придерживая барабан за накатку, снова закрепляем его винтом. При затягивании винта нулевая установка может нарушиться, поэтому снова проверьте ее и при необходимости подкорректируйте.

Часовой индикатор (фото 9) позволяет измерять перемещения деталей с точностью 0,01 мм. Однако для этого он должен быть жестко закреплен на неподвижном кронштейне – без оснастки прибор совершенно бесполезен. Удобен кронштейн с магнитным основанием: его можно закрепить почти в любом месте автомобиля. Часовыми индикаторами измеряют зазоры в клапанном механизме, биение тормозных дисков, валов, зазоры в зацеплении шестерен. Применяют их и в других приборах: нутромере (для измерения внутреннего диаметра цилиндров), штангенциркуле. Индикатор не терпит грубого обращения и плохого ухода: от удара могут смяться или выкрошиться зубья шестерни, а попавшая в зазор между ножкой и корпусом грязь или загустевшая смазка приведут к заеданию ножки и неверным показаниям. По той же причине нельзя сильно зажимать ножку в направляющей – если детали деформируются, индикатор придется выбросить.





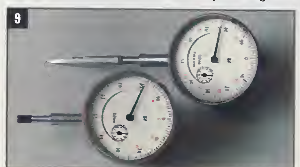
1 - скоба; 2 - пятка; 3 - стебель; 4 - микрометрический винт; 5 - шкала; 6 - барабан; 7 - стопорный винт с ключом; 8 - установочная мера.

ЩУПЫ И КАЛИБРЫ

Плоскими щупами (фото 10) измеряют зазор между клапаном и толкателем (или рычагом клапана), контактами прерывателя, шестернями – словом, более или менее «плоские» зазоры. Для криволинейных поверхностей (зазор между заслонкой и камерой карбюратора, электродами свечи и т. п.) используют круглые щупы. Калибрами проверяют зазоры между деталями сложной формы.

Плоские щупы позволяют измерить зазор очень точно – до сотых долей миллиметра, но лишь при определенном навыке и соответствии зазора и ширины щупа (там, где детали могут перекашиваться). Например, зазор в клапанном механизме «Жигулей», измеренный узким щупом, может оказаться больше истинного (см. рис.). Если зазор соответствует толщине щупа, последний перемещается в нем с легким защемлением – под действием силы 0,5–1 кгс. Если детали пружинят (например, контакты прерывателя), щуп должен входить с минимальным усилием. Для таких случаев можно использовать два щупа: «проходной», соответствующий нижней границе допуска – он должен входить в зазор свободно, и «непроходной» – для верхней границы. Такими же парами удобно пользоваться и при работе любыми калибрами (в частности, проверять зазор между электродами свечей парой круглых щупов, как в «жигулевском» наборе).

Со щупами нужно обращаться аккуратно: беречь от воды и грязи, хранить в промасленной бумаге, не совать в зазор «насильно». Шкурить ржавый щуп или пытаться выправить смятый – все равно, что выстругивать из палки линейку; лучше купить новый. На практике достаточно трех наборов щупов: 0,02–0,1; 0,1 – 0,5 и 0,55 – 1,0 мм. Если щупа нужного размера нет, сложите несколько более тонких, тщательно протерев их поверхности. Самый тонкий щуп, чтобы он не смялся, лучше располагать в середине.





Измеряем зазор в клапанном механизме «Жигулей»: а - щупом нормальной ширины; б - узким щупом (неправильно); 1 - кулачок распределительного вала; 2 - щуп; 3 - рычаг клапана.

ИЗМЕРЯЕМ СИЛЫ

Динамометрический ключ есть в каждом уважающем себя (и клиента) сервисе. Но действительно точные и надежные ключи стоят дорого – при разовых работах они не окупятся. Хорошая альтернатива – обычный откалиброванный безмен: подбирая длину рычага, удается всегда работать в оптимальном диапазоне (а погрешности измерений в начале и в конце шкалы могут отличаться в разы). Откалибровать безмен несложно с помощью грузов (например, пластиковых бутылок с водой), взвешенных на точных весах. Практически достаточно шага калибровки в 2 кгс.

Измерив длину воротка (ключа), рассчитываем нужное усилие на безмене: например, в инструкции указан момент затяжки 2 кгс·м; если закрепить безмен на расстоянии 25 см от центра ключа, то усилие на нем составит 2:0,25=8 кгс. Длину воротка выбирайте так, чтобы безмен работал ближе к верхнему пределу шкалы. При затягивании крепежа следите, чтобы усилие было направлено строго перпендикулярно воротку (фото 11). Однако компоновка автомобиля часто мешает этому; в таких случаях у динамометрического ключа неоспоримое преимущество.

Отдельная тема – измерения в электротехнике. Об этом – в следующем номере.





УАЗ: ПОДШИПНИКИ ДИФФЕРЕНЦИАЛА

ТЕКСТ / ВАЛЕНТИН ГРИГОРЬЕВ

Чтобы заменить эти подшипники, придется разъединить мост или отсоединить крышку картера главной передачи (редуктора) от самого картера. Затем разбираем мост, извлекаем дифференциал, что позволит выпрессовать наружные кольца подшипников из половинок моста и внутренние кольца с цапф (шеек) коробки сателлитов.

Внутренние кольца подшипников в сборе (установленных с натягом от 0,01 до 0,052 мм) мы выпрессовываем при помощи захватов **1** (рис. 1, а) с плечом 27 или 22 мм. В первом случае захваты входят в предусмотренные для этого пазы на коробке дифференциала. Во втором – цепляются за сепаратор подшипника.

Для запрессовки первого подшипника нужна оправка **7** (рис. 1, б). Необходимое усилие создаем прессом. (Кто хочет подешевле, пользуется молотком. Но «ударные» методы, как уже не раз говорилось, нежелательны.) При этой операции торец другой цапфы коробки дифференциала устанавливаем на основание пресса (и т. п. опору). А вот при запрессовке второго подшипника учтите, что опираться на цапфу, где уже установлен первый подшипник, ни в коем случае нельзя – наверняка будет поврежден, сомнется сепаратор. Избежать этого помогает оправка **7** (рис. 1, б).

Довольно сложно выпрессовать наружные кольца подшипников из картера и его крышки. Традиционно каждый делает это как сумеет. Мы неплохого мнения о нашем инерционном приспособлении (рис. 2). Ударяя по кольцу, переставляем захват **2** крест–накрест, чтобы свести риск перекоса к минимуму. Второй захват **5** (на другом конце стержня) пригоден для работы с частично выпрессованным кольцом.

Запрессовываем наружные кольца подшипников так, как показано на рис. 3. Ударяем по выколотке, ввернутой в оправку **1** до упора. ЗР

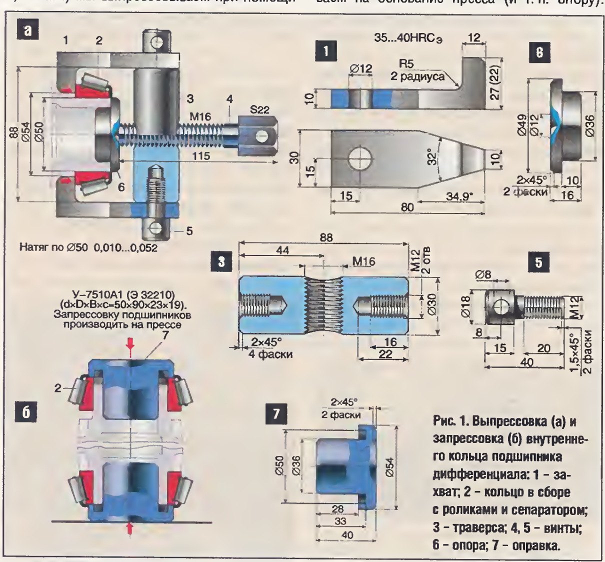


Рис. 1. Выпрессовка (а) и запрессовка (б) внутреннего кольца подшипника дифференциала: 1 - захват; 2 - кольцо в сборе с роликами и сепаратором; 3 - траверса; 4, 5 - винты; 6 - опора; 7 - оправка.

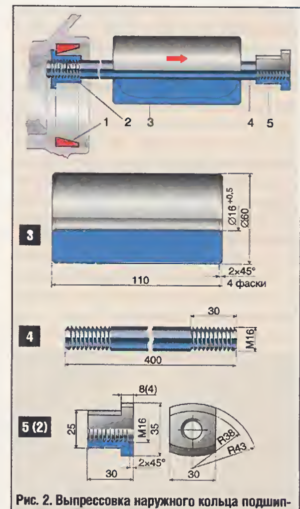


Рис. 2. Выпрессовка наружного кольца подшипника: 1 - наружное кольцо; 2 - захват; 3 - боек; 4 - шпилька; 5 - упор (захват).

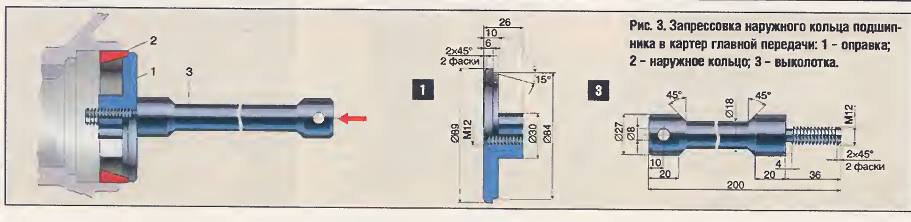


Рис. 3. Запрессовка наружного кольца подшипника в картер главной передачи: 1 - оправка; 2 - наружное кольцо; 3 - выколотка.

«ВОЛГА» ИЗ РЯЗАНИ И «ГОЛЬФ» ИЗ ПИТЕРА

ПОЧЕМ АВТОМОБИЛИ В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Великая все-таки страна Россия! Совсем не то, что, к примеру, Швейцария: та размером поменьше Московской области, а жители с одного конца могут земляков с противоположной стороны просто не понять: языки разные, привычки, обычаи. А у нас от Ростова-на-Дону до Владивостока 10 часов лету; спускается ростовчанин с трапа – его приветствуют на понятном, родном его языке. Да что язык – даже цены на автомобили формируются по единым законам. Правда, в отличие от тех, по которым можно рассчитать цену в Швейцарии, здесь на конечную стоимость сильно влияют нерыночные факторы.

«СПОРТИДЖ» – ОН И В ТЮМЕНИ «СПОРТИДЖ»

Итоги прошлого года многие дилеры иностранных фирм отмечали как праздник: продажи новых автомобилей в 2001 году по сравнению с 2000-м возросли в два с лишним раза! Правда, почти половина продаж пришлась на Москву и Санкт-Петербург, в которых проживает лишь десятая часть населения страны. Что же – именно здесь «крутятся» основные деньги. Однако лед тронулся – к примеру, «Мицубиси» в прошлом году открыла сразу шесть дилерских центров – в Ростове-на-Дону, Краснодаре, Ставрополе, Вологде, Ижевске и Саратове. Не дремлют и остальные.

Ценовую политику в регионах инофирмы строят по-разному. К примеру, в российском представительстве «Фольксвагена» рассказали, что они не диктуют цены дилерам – те вольны их устанавливать сами. И признаются: кое-где монополисты-дилеры, воспользовавшись этим правом, попытались завысить цены (по сравнению со средними). Правда, они почти везде довольно быстро выравнялись, а помогли этому «серые» дилеры: они тоже не дремлют. Кстати, сегодня в лидерах продаж из 17 региональных дилеров «Фольксвагена» ходят Екатеринбург, Нижний Новгород и Ростов. Цены там – «московские» (в столице, где самая жесткая конкуренция, дилеры держат самые низкие цены).

А вот ЗАО «Автотор», которое собирает в России автомобили КИА, установило единые цены центрального склада; дилеры имеют право добавить лишь затраты на транспортировку. Видимо, это не так уж и плохо, если судить по росту продаж автомобилей КИА и числа дилеров в регионах (37!).

Но все-таки правят бал в регионах не новые иномарки, а очень и очень подержанные. Оставим пока Дальний Восток, где отечественные авто давно стали экзотикой (это – отдельная тема). Наиболее популярны в Европейской России «фольксвагены», «опели» и БМВ стоимостью «от 3-х до 5», не слишком старые, поэтому не особо напрягающие владельцев своими иностранными недугами. Поближе к западной границе они, конечно, подешевле; кроме того, цена порой напрямую связана с наличием сервиса и магазина запчастей для данной марки в городе (регионе). Что касается дорогих иномарок, то они, как ни странно, в провинции стоят намного дешевле, чем в столице. Объяснить этот феномен затрудняюсь – видимо, там сложнее сбыть с рук некогда очень дорогую, но неновую иномарку: «средний класс», очень немногочисленный в Воронеже и крепкий в Перми, предпочитает ВАЗ-2110. Так, если за пятилетний «Мицубиси-Паджеро» в Москве просят почти 20 тыс. долл., то в Нижнем Новгороде и Новосибирске – чуть больше 16, семилетний в Москве обойдется в 13,5, в Санкт-Петербурге, Самаре и Челябинске – в 10,5–11 тыс. долл. А 3–4-летний «Тойота-Ленд Крузер», который в столице оценивается в 24 тыс. долл., в Новосибирске можно купить и за 21. Похоже, за подержанным «джипом» выгоднее ехать не в Кёльн, а в Курган...

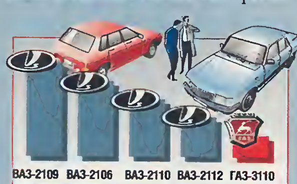
ПОДДЕРЖИВАЕМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО

Однако в большинстве своем россияне голосуют не слишком длинным рублем за местную продукцию. В прошлом году автопарк страны пополнился миллионом новых автомобилей «сделано в России». Иномарка, даже подержанная, быстрее, комфортабельнее, надежнее, безопаснее, но полное отсутствие сервиса и запчастей для нее заставит «поддерживать» – сами знаете, кого.

Второй и главный довод в пользу «жигулей» и «волг» – их (пока еще) дешевизна. Поэтому предпочтения россиян весьма характерны. В ходе опросов, которые редакция провела в ряде городов Центральной России, выяснилось, что главное качество при выборе автомобиля для абсолютного большинства, конечно же, цена. Затем потенциальный покупатель обращает

ВАЗ-2107 ВАЗ-21099 ВАЗ-2112 ГАЗ-3110 ГАЗ-310221

Самые популярные новые отечественные автомобили в Рязани (по результатам опроса дилеров).



Самые популярные подержанные отечественные автомобили в Рязани (по данным газеты «Из рук в руки»).



№4 2002 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 850-й

УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ
Вадим Крючков *(зав. отделом)*, Александр Будкин, Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Юрий Нечетов, Анатолий Фомин
ОТДЕЛ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин *(зав. отделом)*, Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Максим Сачков
ОТДЕЛ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ
Елена Варшавская *(зав. отделом)*, Дмитрий Леонтьев, Игорь Моржаретто
ОТДЕЛ ИНТЕРНЕТА, СПОРТА
Аркадий Алексеев *(зав. отделом)*, Сергей Зиновьев
ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Вячеслав Субботин *(зав. отделом)*, Аркадий Козлов, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов, Антон Уткин
СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Киеве Леонид Сапожников,
в Тольятти Сергей Мишин
ОФОРМЛЕНИЕ
Наталья Кледова *(зав. отделом)*,
Александр Барабанов *(художник)*,
Олег Воеводов *(графика)*,
Александр Батыру,
Александр Полунин *(фотокорреспонденты)*,
Татьяна Чикунова *(верстка)*,
Мая Исаенкова *(корректура)*
«ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»
Сергей Волгин, тел. (095) 208-30-27
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем». Алексей Васин *(директор)*, тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-41
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 267-64-93
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55,
телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23,
телефакс (095) 978-87-14

Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия) компанией OTA Media
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 473 000 экз.
сертифицирован
Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10.
тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

ЧИТАЙТЕ В МАЙСКОМ



В кабриолетах ценят неповторимые ощущения от езды и особую элегантность. Этими качествами сполна наделен новый «Ауди-А4 кабриолет»

• Преодолевая массу трудностей, новая «Волга» пробивает себе дорогу в жизнь. По доброй традиции, новую серийную модель читателям представляют те, кто ее создавали. О «Волге» ГАЗ-3111 рассказывает главный конструктор ГАЗа по легковым автомобилям.



• Из экзотической опции кондиционер становится обязательным атрибутом комфорта. В преддверии летней жары поговорим о влиянии этого устройства на климат в салоне, на динамику и экономичность автомобиля, коснемся особенности пользования.

• Сотрудничество двух известных фирм из Белоруссии и Германии – МАЗ и МАН – позволило создать грузовики, отвечающие европейским нормам. Наш корреспондент – за рулем магистрального тягача, сделанного на СП «МАЗ-МАН».



• Экспертиза ЗР добралась до такого ходового товара, как сцепление переднеприводных «самар». Отечественные производители предлагают свои изделия, как повелось, «в чем мать родила». Зарубежные – в пристойной упаковке. Выяснилось, однако, что она не всегда гарантирует приемлемое качество. Другим объектом экспертизы стали передние тормозные колодки «Москвича».



• Основной носитель звукозаписей в «бюджетном» аудиокомплексе – это, обычно, кассета. А почему, собственно? Наш «маленький оркестрик» приглашает познакомиться с недорогими CD-проигрывателями.



• Миграция моделей с одного места производства в другое стала обычной в нашем автопроме: тольяттинскую «шестерку» собирают

НОМЕРЕ:

в Ижевске, «девятку» – в Сызрани… Как отражается это на качестве машин, сотрудники журнала решили проверить – и в новых местах сборки, и в техцентре «За рулем».

• Неумело или небрежно припаркованные автомобили осложняют и без того трудную водительскую жизнь в мегаполисе. Научиться грамотно заезжать на стоянку – несложно и никогда не поздно.



• В приложении «Своими силами» вы найдете полезные для покупателя подержанной машины сведения о подушках безопасности и о ремонте головки блока; здесь же – обзор компактных сварочных аппаратов. Будем обслуживать «Ниссан-Алмера» и приводить в порядок тормоза «Оды».



• Называем 50 победителей розыгрыша «Энциклопедии автомобилей», проведенного среди читателей автокаталога «Мир легковых автомобилей 2002».

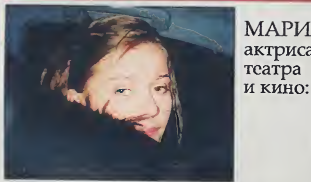
ОТ РЕДАКЦИИ

Анонсированные в № 3 материалы об опыте эксплуатации и конструктивных изменениях автомобилей ВАЗ «десятого» семейства, а также о преобразователях ржавчины заменены в этом номере более актуальными и будут опубликованы в № 5.

ПОПРАВКА

В 12 номере журнала за 2001 год в статье «Нива-Фора» на с. 175 производителем дефектных генераторов и стартеров ошибочно назван «КЗАМЗ-Холдинг». Приносим свои извинения.

К ВАМ ЕДЕТ За рулем



МАРИЯ ГОЛУБКИНА,
актриса
театра
и кино:

АБОНЕМЕНТ на журнал
За рулем
(наименование издания) (индекс издания)
Количество комплектов
на 2002 год по месяцам
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Куда (почтовый индекс) (адрес)
Кому Голубкиной М.А.
(фамилия, инициалы)

«Я в авто с колыбели: папа и мама возили меня с собой на гастроли, на съемки фильмов, на отдых. Став взрослой и выйдя замуж, я оказалась в стопроцентно автомобильной семье. Мой муж Николай Фоменко – и этим все сказано. Я сама за рулем шесть лет – очень нравится. И о журнале «За рулем» могу сказать то же самое».

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 154:

2, 5, 8, 11, 15, 17, 22, 24

I. Знаки 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» распространяют свое действие на ту сторону дороги, на которой они установлены (приложение 1 к ПДД). Однако территория перед кафе не входит в понятие «дорога» (пункт 1.2 Правил), а является прилегающей территорией, и на нее запрещающий стоянку знак не распространяется. Кроме того, действие знака 3.28 не прерывается в местах выезда с прилегающей территории и относится в том числе к маршрутным транспортным средствам.

II. Данное пересечение проезжих частей – перекресток, на котором в соответствии с пунктом 8.12 Правил запрещается движение задним ходом.

III. Любую остановку в данном месте запрещает разметка 1.2.1, обозначающая край проезжей части. Пересекать эту линию для остановки транспортного средства на обочине разрешается только в случае, когда она расположена справа от водителя.

IV. Знак 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен» распространяется на грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т. Знак 3.15 «Ограничение длины» распространяется на автопоезд (так как он обозначен опознавательным знаком «Длинномерное транспортное средство», который устанавливается на транспортные средства длиной более 20 м), однако зона его действия – пересекаемая дорога (об этом информирует табличка 7.3.3), то есть движение длинномерного транспортного средства в прямом направлении также не запрещено. Единственное требование Правил, которое не учтено водителем автопоезда, – это требование, изложенное в пункте 9.11: вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель состава транспортных средств длиной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую полосу.

V. В данном случае водитель должен руководствоваться пунктом 10.1 Правил, требующим от водителя при возникновении опасности для движения, которую он в состоянии обнаружить, принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

VI. Исходя из требований пункта 8.5 ПДД, поворот налево с трамвайных путей может выполняться, только если знаками 5.8.1 или 5.8.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. В данном случае знаки 5.8.2 «Направления движения по полосе», действие которых распространяется на весь перекресток (а не на ближайшее пересечение проезжих частей), предписывают выполнять поворот налево из крайней левой полосы проезжей части.

VII. Правила не предусматривают каких-либо исключений для транспортных средств, перевозящих легковоспламеняющиеся грузы (в частности, бензин), поэтому движение в прямом направлении запрещает знак 3.1 «Въезд запрещен». О выезде на дорогу с односторонним движением водителя бензовоза информирует соответствующий знак 5.7.2, поэтому поворот направо также запрещен.

VIII. Последовательность разъезда транспортных средств на нерегулируемом перекрестке неравнозначных дорог регламентирована пунктами 13.9 и 13.12 Правил: водители транспортных средств, движущихся по второстепенной дороге, должны уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, а при повороте налево – транспорту, движущемуся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН